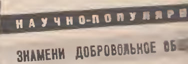

Сентябрь 1960
За рулём
№ 9

За рулём

9

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ



ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО

СЕНТЯБРЬ 1960. Год издания 13-й.



В этом номере:

На первой странице обложки: танкисты на учениях. Форсирование водной преграды.
Фото А. Сергеева



Со всех концов страны приезжают молодые энтузиасты на строительство Гайского горно-обогатительного комбината — стройки семилетки. Мирный труд ждет здесь и группу демобилизованных воинов-шоферов. Наш корреспондент сфотографировал их во время беседы с секретарем комитета ВЛКСМ комбината В. Лившицем (справа).

Фото Ю. Почепцова.



В Таганроге разыграно IV лично-командное первенство Советского Союза по автомодельному спорту. В соревновании приняло участие 143 спортсмена. На снимке: запуск модели (отчет см. на стр. 20—21).

Фото Г. Руфанова.

Московские автолюбители успешно завершили большой автопробег Москва — Одесса — Москва. На отдельных его этапах были проведены соревнования — ралли. На снимке: перед стартом в Лужниках.

Фото мастера спорта В. Егорова.



За нашу Советскую Родину!



ТАНК НА ПОСТАМЕНТЕ

Свидетель нашей воинской отваги,
Участник многих доблестных атак, —
В походах отшлифованные траки
Вмял в постамент советский грозный танк.

Он бил фашистов в дни больших сражений
За опаленный русский город Курск
И с той поры, не зная поражений,
Он на Берлин держал победный курс.

Когда же Прагу враг сдавил блокадой,
Сквозь ливень бомб и сквозь снарядный ад —
Спасителем пришел на баррикады
С машиной боевой герой-солдат.

Теперь победный танк на постаменте
Стоит, застыв на годы, на века.
И всех краев, и всех народов дети
К нему цветы несут издалека.

Ю. Бехтерев.

Летом этого года досаафовцы Министерства путей сообщения СССР провели интересный многокилометровый мотопробег по маршруту Москва — Севастополь — Москва. Участники пробега побывали на местах боев Великой Отечественной войны.

На снимке: досаафовцы у памятника, установленного в ознаменование подвига советских танкистов под Курском.

Фото А. Мартынова.

ЛЮДИ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА



«Где труднее — там наше место»

Включен транспортер, и зерно золотой рекой посыпалось в кузов.

...До тока колхоза имени Калинина оставалось несколько километров. Ночь выдалась на редкость темная. Небо заволокло тучами, и свет луны был бессилен пробить их толщу. Но Борис Калиниченко уверенно вел по ухабистой полевой дороге грузовик с прицепом. Дорога знакомая: уже одиннадцатое лето выезжает он вместе со своей колонной в Целинский район на уборку урожая.

Ток встретил водителя непривычной тишиной. Не выключая фар, Калиниченко выпрыгнул из кабины.

— Михеич, где грузчики? — спросил он сторожа.

— Пошли вздремнуть часок-другой. Да и ты бы прилег...

— Нет, папаша, некогда. Будем сами грузить!

Заурчал двигатель транспортера. Зерно посыпалось в кузов...

Наутро председатель месткома Леонид Кузнецов вывесил «Молнию»: «Водитель Калиниченко сделал за смену на расстоянии 50 километров пять рейсов и перевез 37 тонн зерна. Товарищи! Равняйтесь на Бориса Калиниченко!»

«Молнии» такого содержания Кузнецов вывешивает не один раз в день... Меняются только фамилии, цифры. И чаще всего в «Молниях» упоминаются имена водителей — членов бригады коммунистического труда.

Их — девять. Самому старшему — Николаю Дягилеву — 48 лет; самому молодому — Анатолию Скляренко — 29. В 123-ю Таганрогскую автоколонну пришли они после службы в Советской Армии.

В совместных дальних рейсах крепла их дружба. Памятным стал для водителей конец 1949 года. Колонна работала тогда на «Черных землях». Зима выдалась необычно снежная, морозная. Тысячи голов скота остались без корма. Дни и ночи по бездорожью, ориентируясь по карте и компасу, вели автомобили Борис Калиниченко, Николай Дягилев, Иван Шевцов, Петр Овчаров и другие. От усталости и напряжения у шоферов слипались глаза. И все-таки задание было выполнено — корма доставлены.

В напряженном труде пролетели девять лет. Настал 1958 год. В стране зародилось движение бригад коммунистического труда. Над призывом железнодорожников станции Москва-Сортировочная: «Будем трудиться и жить по-коммунистически» задумались и многие шоферы.

— Везде и всегда быть первым, — размышлял Борис Калиниченко (к этому времени он уже стал признанным вожаком отряда). — Хватит ли у наших ребят сил, знаний, упорства?

В один из вечеров все члены отряда собрались у Бориса дома. Долго спорили, вычисляли среднесуточный пробег автомобиля, подсчитывали время простоя под погрузкой и разгрузкой. О своих планах они рассказали начальнику колонны, секретарю партийной организации.

Коллектив автоколонны искренне желал успеха новой бригаде. Но нашлись и такие, кто исподтишка распространял слухи, что теперь бригада Калиниченко будет работать в особых условиях, ей дадут новые автомобили, будут посылать в выгодные рейсы.

Никогда не искали Борис Калиниченко и его товарищи легкой жизни. Вот свидетельства этому.

Петр Овчаров участвовал в уборке первого целинного урожая в Алтайском крае. За самоотверженный труд он был награжден орденом «Знак почета».

Широко известно водителям имя шофера Ивана Шевцова. Он один из немногих был удостоен четырех значков «Отличник социалистического соревнования Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР».

Старейший водитель автоколонны Николай Дягилев выступил инициатором комплексного социалистического соревнования между шоферами, колхозниками, работниками элеваторов в напряженные дни уборки донской пшеницы.



Прошел дождь. Пока подсыхает зерно, можно и поговорить. На снимке (слева направо): А. Скляренко, А. Мальцев, Д. Галкин, И. Соколов, П. Овчаров и Б. Калиниченко.

Члены бригады понимали, что успеха в выполнении обязательств можно добиться только в том случае, если автомобили будут в отличном техническом состоянии. Как бы поздно ни возвращались шоферы из рейса, они не уходили домой, не подготовив автомобили к очередной поездке.

Вот потому в бригаде не было ни одного случая, чтобы из-за поломок произошла авария или автомобили простаивали на обочине. Машина, на которой работают Калиниченко и Овчаров, уже пробежала около 350 тысяч километров. По норме автомобилю следовало бы провести три капитальных ремонта, а сделан только один средний. Отличный уход за машинами помог бригаде на ремонте сэкономить более полумиллиона рублей.

Но мало отлично ухаживать за автомобилем, нужно еще и уметь правильно его эксплуатировать. И с этим справились члены бригады. Подтвердить это можно цифрами. За прошедший год водители сэкономили десятки автопокрышек, более 12 тысяч литров бензина.

Шоферы бригады говорят: «Где труднее — там наше место». Эти слова стали законом. Был такой случай. Вернулись как-то Дягилев, Шевцов и Мальцев из многокилометрового рейса. Было это в канун годовщины Великой Октябрьской революции. Еще в дороге они обсуждали, как будут помогать женам готовиться к празднику. Но вышло иначе. Нужно было срочно доставить из Ростова в Таганрог продукты. И снова водители сели за руль. Шел дождь, дул холодный встречный ветер. Лобовое стекло не успевало оттаивать, покрывалось тонкой коркой наледи. Приходилось поминутно открывать дверцу кабины и на ходу чистить его... Рейс был завершен в срок.

Можно было бы привести еще десятки примеров, когда Иван Соколов, Михаил Алексеенков, Федор Возыка, находясь неделями в пути, совершали поистине героические рейсы.

Теперь уже никто в автоколонне не говорит о том, что бригада Бориса Калиниченко работает в особых условиях. С уважением относятся к работающим в ней водителям и шоферы, проработавшие десятки лет, и молодые парни, только что окончившие курсы. Это уважение калиниченковцы заслужили не только своей упорной работой, но и тем, что охотно делятся своими «секретами» работы, показывают образцы дружбы и товарищества.

...Спускаются сумерки над Таганрогом. Въезжают и выезжают из ворот 123-й автоколонны автомобили с прицепами. Некоторые из них окрашены в красный цвет. Это машины первой в Ростовской области бригады коммунистического труда Бориса Калиниченко.

Г. РУФАНОВ.

Таганрог — Целина.



ОГНЕННЫЙ РЕЙС

А. ИВОЛГИН

Рисунок В. Савостьянова

Рассказ-быль

Донг... донг... донг... Мелодичный звон старинных часов, неизвесть как сохранившихся в этом прифронтовом доме с плотными маскировочными шторами на окнах, разорвал тревожную ночную тишину.

Генерал поднял запавшие от бессонных ночей глаза на Долгина:

— Обстановка усложнилась, капитан. Правда, армия избежала окружения. Но с тылом ее связывает лишь одна дорога, недавно проложенная по снежной целине. — Красный карандаш прочертил пунктир на карте через Калинин, Торжок, Андреаполь, Нелидово, Белое. — На вас я возлагаю задачу: в кратчайший срок провести в расположение армии автоколонну с противопехотными и противотанковыми минами. Сейчас чрезвычайно важно иметь их для осуществления широкого маневра минными заграждениями. На это я могу дать вам только два дня. Задание понятно?

— Так точно!

— Тогда желаю успеха. В дороге не забывайте о связи.

*

...Уже вторые сутки колонна, то сжимаясь, то растягиваясь, как стальная пружина, мчалась по угрюмой снежной дороге.

До цели еще далеко. Долгин нервничал. Угадав его настроение, водитель головной машины Гудым, черноглазый украинец, моргая красными от напряжения веками, успокоительно заговорил:

— Поспиемо, товарищу капитан. Да и днем можно йхаты, як що погода допоможе. Вылетают воны гадюки поздно, часов в одиннадцать.

К одиннадцати часам ветер разогнал облака, выглянуло солнце. Капитан собрался сделать дневку и уже искал перелесок, в котором можно было бы надежно упрятать машины. Но в это время прямо над дорогой показался самолет.

— Ух, сто чертив его матери. Це, мабуть, разведчик фашистский. Зараз он бомбардировщиков накличе.

Вражеский самолет еще кружил в вышине, когда капитан, доехав до ближайшей придорожной рощи, вдруг приказал Гудыму свернуть в нее. А сам, выйдя из кабины, флажком просигналил остальным машинам: «Въезжайте в рощу!»

Половина колонны уже втянулась в нее, когда самолет, сделав последний круг, полетел на запад.

К Долгину подбежал лейтенант.

— Товарищ капитан! Это же явно разведчик. Он нас засек! Сейчас от нас только дым останется! Уж лучше уехать вперед!

— Знаю, знаю. Оставьте в помощь Гудыму несколько солдат из аварийной группы. Они нарубят веток для костров и обозначат стоянку машин. Всем остальным немедленно повернуть назад и в 6 километрах отсюда тщательно укрыться в придорожном лесу. Никаких костров, никаких передвижений, чтобы все было мертво. Я задержусь здесь.

Когда колонна, развернувшись, поехала назад, капитан приказал Гудыму взять канистру с бензином и на ложной стоянке развести несколько костров.

Гудым, уразумевший план капитана, деловито начал плескать бензин на горки сучьев, другой солдат поджигал их. От костров потянуло приятным теплым дымком.

...Наконец приготовления закончены.

— В машину! — скомандовал Долгин.

Гудым подбежал к капитану и выпалил:

— Товарищу капитан! Фашисты не повирять, що тут наша стоянка. Ось як бы пару канистр бензину запалить, коли воны начнут бомбить!..

— А как это сделать?

— Тут у костров я оставлю канистры, а ось там якийсь блиндаж; я заберусь в него и як зробят гадюки первый заход, из автомата дам очередь по канистрам, бензин потече и от костра загорится.

— Не струсишь?

— Мабуть, ни!

— Мабуть... мабуть... — заколебался капитан.

— Ось побачите, як здорово получится!

Раздумывать было некогда.

— Оставайся! — капитан махнул рукой и прыгнул на подножку. — Поехали!

Не успела машина свернуть в соседний лесок, как у горизонта появились три черточки. Быстро увеличиваясь в размерах, они сделали разворот над только что оставленной рощей и спикировали на нее. Над ней взметнулись черные клубы дыма. Под ногами у капитана содрогнулась земля и только после этого донеслись гулкие раскаты.

Мгновение спустя над лесом показался столб пламени.

— Молодец Гудым! — мелькнуло в голове у капитана.

Самолеты сделали второй заход — и снова пронесся грохот взрывов.

За первыми тремя появилась новая группа бомбардировщиков, уверенно шедших на высокий столб трепещущего пламени.

Три волны по два захода. Шесть раз роща окутывалась грохотом и пламенем от разрывов авиабомб... Наконец все стихло. Последний бомбардировщик скрылся за горизонтом.

Подошел лейтенант и буднично сказал:

— Ну, теперь можно спокойно ехать...

Капитану показалась легкомысленной эта равнодушная будничность. Резко оборвал:

— Подайте команду принять пищу! — и бегом бросился к машине. Завел ее и на полной скорости помчался к роще, вернее к тому, что от нее осталось.

На протяжении нескольких сотен метров тлели, дымя и шипя, догоравшие костры. Дорогу устилали сорванные шквалом ветки и стволы молодых деревьев.

Вывороченная из земли сосна воздевала к небу свои корневища. Ее начисто срезанная крона лежала на блиндаже.

Вход в него был завален землей, обломками, ветками. Неподалеку зияла воронка. Блиндаж, засыпанный землей, походил на свежую могилу.

«В этом крошеве ничего живого уцелеть не могло», — подумал Долгин, снял ушанку и горестно опустил голову.

Подъехала вторая машина. Из нее выпрыгнул лейтенант. Подошли оба водителя.

В этот момент раздался приглушенный голос:

— Люди добрые, рятуйте! Еге-гей!

СПАРТАКИАДА ШАГАЕТ

Мотоциклисты Невинномысска

Хотя до начала краевой Спартакиады еще далеко, мотоциклисты-досаафовцы Невинномысска усиленно готовятся к ней.

Некогда тихая станица за последние годы превратилась в один из крупнейших промышленных городов края. Там, где река Большой Зеленчук впадает в Кубань, раскинулись корпуса фабрики имени В. И. Ленина. На месте убогих хибарок и деревянных сараев шерстомойки купца Лапина ныне построены новые современные цехи, в которых все операции по переработке шерсти осуществляются с применением механических поточных линий. На смену грузчикам и лошадям пришли автомобили и мотороллеры, авто- и электропогрузчики.

Приходится ли удивляться тому, что в Невинномысске много мотоциклистов!

В первых соревнованиях по фигурному вожденню, проводимых по программе Спартакиады, участвовало шесть команд; три из них были с фабрики имени В. И. Ленина.

...Теплым солнечным днем въезжали мы в Невинномысск. Прямые улицы, застроенные красивыми домами, много садов. На берегу реки — парк, стадион.

Пожалуй, никогда еще беговая дорожка стадиона не выглядела столь странно — почти вся она размечена разноцветными флажками. Здесь идут соревнования по фигурному вождению мотоцикла. Каждому участнику нужно два раза «штурмовать» габаритные ворота, преодолеть колейный и качающийся мосты, выполнить змейку, поворот под прямым углом — всего 12 фигур. На случайную удачу рассчитывать не приходится. Победить могут лишь те, кто в совершенстве владеет мотоциклом.

На старте — рабочий К. Волохов. Он впервые участвует в соревнованиях и, конечно, волнуется. Сперва он нечетко выполняет упражнение и получает штрафные очки, но затем уверенно проходит все препятствия и выполняет начальную разрядную норму.

Менее удачно стартует В. Собесский. Ему уже около 40 лет, но и он решил посостязаться в мастерстве вождения с лучшими мотоциклистами города. По вечерам Собесский упорно тренировался и теперь надеялся на успех. И вдруг — не смог выполнить поворота. Обидно выбывать из соревнования, но что поделаешь. В следующий раз нужно постараться не повторить ошибки.

Когда судейская коллегия подвела итоги, оказалось, что победила первая команда фабрики имени В. И. Ленина. Она завоевала кубок горкома ДОСААФ.

Мотоциклисты Невинномысской фабрики — начальник котельного цеха Д. Дементьев, электрик Г. Хренов, водитель автопогрузчика В. Джунько, преподаватель В. Поддубный и многие другие — получили спортивные разряды в секции при своей первичной организации ДОСААФ. Заслуга в создании этой секции принадлежит Дмитрию Алексеевичу Дементьеву.

Вначале в секции было лишь два стареньких дорожных мотоцикла, но зато много энтузиастов, и в их числе председатель комитета ДОСААФ Д. Тимонов. Позже руководство фабрики помогло приобрести спортивные машины и начались регулярные занятия и тренировки.

Ныне мотосекции исполнилось пять лет. Весь ее путь — это движение по восходящей. В многодневках и кроссах члены заводской секции занимали все более высокую ступень. А совсем недавно, участвуя в первых Всероссийских мотораллн, невинномыссцы не уступали асам из Москвы, Ленинграда и Ростова ни в фигурном вождении, ни в соревнованиях на регулярность движения.

Члены секции постоянно ведут занятия по подготовке водителей мотоциклов. Курсы посещает не менее 30—40 человек, иногда же число их приближается к 70. Это тот резерв, из которого постоянно пополняются ряды фабричных мотоспортсменов.



Вот они, победители соревнований в Невинномысске (слева направо): В. Джунько, В. Поддубный, Д. Дементьев.

Фото **М. ТИЛЕВИЧА.**

Соревнования в Невинномысске показали, что будущие мастера технических видов спорта появляются у нас повсюду, где живут, работают и учатся любящие технику советские люди.

Я. ДЕМИН,
судья республиканской категории.

Ставропольский край.

Капитан, лейтенант и оба шофера бросились к входу в блиндаж и начали отбрасывать землю, снег, обломки.

В раскрытой яме показался Гудым. Его черные брови были приподняты не то насмешливо, не то удивленно:

— В ушах, як вата; ничего не чую, меня вроде ошпарило трохи!..

Капитан схватил Гудыма в объятия, крепко, по-мужски поцеловал в почерневшие от пыли и мороза губы.

*

К концу вторых суток начштаба принес генералу почту. Просмотрев сводки, генерал спросил:

— От Долгина по-прежнему нет никаких вестей?..

— Как же, как же, товарищ генерал.— Начштаба вытащил из папки листик тонкой бумаги. — Получили от него шифровку.

Генерал торопливо взял ее: «Колонна без потерь прибыла срок назначению избежав бомбежки. На первых установленных минах взорвалось несколько танков. Атака противника сорвана. Долгин».

Генерал прищурился и, дождавшись пока часы отбили двенадцать раз, потребовал:

— Дайте-ка мне разведсводку!

Он взял красный карандаш и, улыбнувшись, жирной чертой обвел слова: «Перехват открытой радиограммы:

— Представляю к награде железными крестами экипаж бомбардировщиков Генриха Мецгера, разгромивших 22 февраля 1942 года у села Белого колонну в 40 советских автомашин с военной техникой и личным составом».

— Опровергать не будем, — засмеялся генерал, — черт с ними, пусть награждают!

ПО СТРАНЕ

ВАЖНОЕ РЕШЕНИЕ

В Центральном Комитете КПСС обсуждался вопрос о Всесоюзной спартакиаде по техническим видам спорта. В принятом по этому вопросу постановлении подчеркивается, что Спартакиада должна служить целям воспитания у молодежи любви к технике, массового вовлечения юношей и девушек в занятия техническими видами спорта и установления новых республиканских, всесоюзных и мировых рекордов.

Центральный Комитет КПСС поручил ЦК компартий союзных республик, крайкомам и обкомам партии оказать необходимую помощь организациям ДОСААФ и комсомола в подготовке и проведении Всесоюзной спартакиады.

Редакциям газет и журналов, Государственному комитету радиовещания и телевидения, Министерству культуры СССР, Всесоюзному обществу по распространению политических и научных знаний предложено улучшить пропаганду технических видов спорта среди населения, принять меры к увеличению выпуска литературы, плакатов, кинокжурналов и кинофильмов, посвященных техническим видам спорта, регулярно освещать ход Спартакиады, а также практику работы организаций ДОСААФ и комсомола по развитию технических видов спорта в стране.

Постановление ЦК КПСС является новым ярким проявлением большой заботы Коммунистической партии о физическом воспитании трудящихся, о дальнейшем развитии технических видов спорта в стране. Выполняя это постановление, ЦК ДОСААФ наметил ряд практических мер, направленных на успешное проведение Спартакиады. Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта явится основным спортивным мероприятием 1960—1961 годов. Республиканским, краевым, областным, городским и районным комитетам ДОСААФ рекомендуется вместе с комитетами комсомола и широкой спортивной общественностью принять необходимые меры к тому, чтобы соревнования Спартакиады проходили на высоком организационном и спортивном уровне при максимальном количестве участников в низовых коллективах. Большое внимание должно быть уделено также вопросам пропаганды технических видов спорта.

Автомоделисты Москвы готовятся к Спартакиаде. На расторгуевском корте было разыграно личное первенство столицы по автомоделизму. В спортивной борьбе участвовали как школьники, так и взрослые. Технической комиссии было представлено 49 моделей различных классов и типов.

Первыми стартовали модели, изготовленные учащимися. Лучшего результата добились представители Московского дома пионеров. Модель с резиновым двигателем Александра Муханова прошла дистанцию со скоростью 36 км/час. Гоночный автомобиль с двигателем 1,5 см³ Владимира Чуфарова развил скорость 80,3 км/час.



Спортсмены, добившиеся лучших результатов, вошли в состав сборной команды и отстаивали честь столицы на IV Всесоюзных автомодельных соревнованиях.

На снимке: А. Муханов, С. Казаков и Ю. Михайлов готовят модели к старту.

ИЗМЕНЕНИЯ В ПОЛОЖЕНИИ

В конце июля на очередном заседании оргкомитета по проведению Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта были внесены некоторые изменения в Положение. Самым существенным из них является то, что в финальных соревнованиях должны участвовать только сборные коллективы союзных республик, Москвы и Ленинграда. Спортивные команды первичных организаций принимать участие в финале не будут.

Вести с мест

ЛУГАНСКАЯ ОБЛАСТЬ. В выходной день около 7000 водителей соревновались в скоростной доставке народнохозяйственных грузов, при этом важным условием была и экономия горючего. В соревновании участвовали также крановщики. Это мероприятие, организованное обкомом ДОСААФ, совнархозом и облпрофсоветом, вызвало большой спортивный интерес и дало значительный экономический эффект. Для поощрения победителей совнархоз выделил несколько тысяч рублей.

От редакции: На вопрос, может ли это своеобразное соревнование считаться одним из элементов Спартакиады, в штабе Всесоюзной спартакиады нам сообщили, что оргкомитеты имеют право проводить любые спортивные мероприятия, поощряющие развитие технических знаний и пропагандирующие спорт.

Белорусская ССР. Начало Спартакиады вылилось в республике в большой спортивный праздник. Кроме соревнований первичных организаций по программе Спартакиады, здесь организуются и показательные выступления спортсменов. Так, в Минске, Жлобине, Витебске, Могилеве проведены выступления мотоциклистов по фигурному вождению и соревнования по водно-моторному спорту.

*

Украинская ССР. В республике проведены «ударные декады» по строительству спортивных сооружений. Молодежь городов и сел отремонтировала и оборудовала водные станции, кордодромы для автомоделей, мотодромы для мотоциклистов.

*

Башкирская АССР. По решению республиканского комитета ДОСААФ и обкома комсомола здесь проведена звездная мотоэстафета. В ней участвовало 315 мотоциклистов; эстафета проходила по 7 маршрутам, охватившим 63 населенных пункта. По пути участники эстафеты проводили лекции, беседы и показательные выступления, помогали организовать технические кружки и курсы, оформляли технические уголки, витрины и т. п.

*

Татарская АССР. Здесь успешно готовят общественных инструкторов для проведения в первичных организациях соревнований по программе Спартакиады.

Значительную спортивную работу проводят клубы оборонно-патриотического Общества. Так, морской клуб ДОСААФ подготовил к стартам много скутеристов и водителей мотолодок, автомотоклуб — шоферов и мотоциклистов.

*

Орловская область. Обком ДОСААФ организовал семинар председателей райкомов и крупных первичных организаций оборонно-патриотического Общества. Участникам семинара было разъяснено и показано, как следует проводить соревнования по фигурному вождению и на экономию горючего.

*

Хмельницкая область. В колхозе Судилково Шепетовского района в состязаниях автомобилистов на экономию горючего участвовали досаафовцы на машинах колхоза; на старт соревнований по фигурному вождению вышли мотолюбители на собственных мотоциклах.

В Летичевском районе работники автохозяйства состязались в экономии горючего на дистанцию в 1 км, а мотоциклисты — по фигурному вождению машин.

*

Тульская область. Горняки шахты № 3 «Липковская» провели мотокросс на собственных мотоциклах. Интересную тридцатикилометровую гонку по пересеченной местности провели студенты Тульского горного института.

*

Краснодар. Здесь состоялись прошедшие с большим успехом соревнования спортсменов - водномоторников ремесленного училища № 2. Много жителей города пришло посмотреть гонки скутеров и мотолодок на дистанции 1 и 10 км.

Казань. Досаафовцы машиностроительного завода выезжали в Лаишевский и Высокогорский районы, над которыми они шефствуют. Спортсмены из Казани провели показательные выступления по фигурному вождению мотоциклов, организовали мотосоревнования, помогли в подготовке судей для первичных организаций.

*

Орел. На Оке были устроены соревнования водномоторников первичных организаций города. Тридцать участников состязаний выполнили различные разрядные нормы, причем многие из них — впервые.

*

Станица Усть-Лабинская (Краснодарский край). В соревнованиях на личное первенство по фигурному вождению мотоциклов участвовало около тридцати спортсменов первичной организации ДОСААФ.

ПЕРВЫЕ ШАГИ ФЕДЕРАЦИИ

У нас в Эстонии нет более любимых видов спорта, чем мотоциклетный и автомобильный. Четыре общества — ДОСААФ, «Калев», «Трудовые резервы», «Йыуд» — имеют свои мотоклубы и секции. В них готовят разрядников, судей и общественных инструкторов, трудятся над созданием новой спортивной техники и подготовкой ее к соревнованиям.

К сожалению, вся эта большая работа в обществах за последнее время плохо координировалась.

Ныне, когда руководство физкультурным движением в стране передано в руки самих спортсменов, появилась необходимость в создании общественного органа, который отвечал бы за развитие автомотоспорта в республике. Таким органом должна стать недавно созданная республиканская Федерация автомотоспорта — ФАМС Эстонской ССР.

С самого начала в основу деятельности Федерации был положен демократический принцип. На учредительную конференцию, которая состоялась в конце апреля, каждое общество прислало своих делегатов. В ее работе приняли также участие делегаты от профсоюзных и комсомольских организаций, комитетов ДОСААФ, Союза спортивных обществ, совнархоза, Госавтоинспекции, Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Их представители вошли в состав руководящих органов Федерации, что позволило с первых же шагов опереться на широкий актив.

Обычно с «новорожденными» бывает много хлопот. Но нашей Федерации не потребовались няньки. Принятое конференцией положение о ФАМС Эстонии (учтя местные условия, мы его значительно изменили по сравнению с типовым) ясно определило структуру, задачи и обязанности нового общественного органа. Во главе его стоит президиум, опирающийся на мотоциклетное бюро, президиум коллегии судей и автомобильное бюро. Сообща они решают все основные вопросы.

Мы придаем очень большое значение пропаганде мероприятий Федерации средствами печати, радио, кино и телевидения. Чем многолюднее на трассах гонок, чем больше зрителей следит за ходом состязаний, тем больше в спортсменах огня и задора, необходимого для достижения высоких результатов. Недавно на республиканском совещании работников спортивной прессы было принято предложение Федерации о более широком освещении на страницах газет и журналов авто- и мотосоревнований, жизни АМК и секций мотоциклистов. Результаты не замедлили сказаться. Прошедшие после этого состязания были всесторонне освещены в содержательных отчетах, статьях, интервью, радио и телепередачах, в выпусках кинохроники. Кроме того, президиум Федерации выделил из актива постоянных информаторов, которые должны сообщать редакциям о важнейших событиях и новостях автомотоспорта.

Другой раздел работы ФАМС — материально-техническое снабжение, планирование, распределение мотоциклетной и автомобильной техники, запчастей, резины и т. п. Все эти вопросы до сих пор стоят очень остро. Прежде на этой почве происходили трения между обществами и спортсменами. Теперь же новую технику у нас распределяет президиум Федерации в зависимости от успехов гонщиков, масштабов работы АМК и других условий.

Автомотоспорт базируется на технике, которая непрерывно развивается. И, чтобы улучшать результаты, требуется беспрестанное движение вперед, постоянное совершенствование спортивных машин. Поэтому научно-технический и экспериментальный раздел в работе Федерации занимает видное место.

Ныне в республике развернулось строительство гоночных автомобилей формулы «Юниор». ФАМС Эстонии взяла эти работы под свой контроль. Спортсмены обеспечиваются не только консультацией, но и практической помощью: каждый ведущий гонщик прикреплен к заводу.

Одной из главных задач, которые ставит перед собой Федерация, является создание в республике экспериментально-технической базы. У нас есть прекрасные кадры мотоциклостроителей, отличные трассы для испытаний машин и квалифицированные испытатели, помещения, оборудование и т. д. Мы располагаем всем, что необходимо для создания современной технической базы. В решении этого вопроса нам должна помочь Федерация автомотоспорта СССР.

Автомотоспорт культивируется более чем в 20 городах и районах республики. Сельское спортивное общество «Йыуд», имеющее мотосекции в 15 районах, проводит много соревнований. В программу его летней спартакиады включен трехэтапный мотокросс.

В одном населенном пункте у нас иногда параллельно работают две или три маломощные мотоциклетные секции. Не распыляя сил, мы хотим создать в каждом городе или районе один сильный клуб. Это позволит лучше использовать технику и тренерские кадры, сократить расходы, более рационально организовать снабжение.

Важной задачей ФАМС Эстонии является привлечение молодежи к занятиям автомотоспортом.

Интерес к систематическим занятиям часто возникает с самых обычных соревнований по фигурному вождению или с туристских пробегов. В связи с этим президиум Федерации разработал интересный план, который уже претворяется в жизнь. На местах мы проводим соревнования, в которых может принять участие и получить классификационные очки каждый мотолюбитель. Специальные соревнования юношей и «начинающих», открытые старты — все это содействует приходу в спорт молодежи.

Федерация взяла под контроль спортивные базы и сооружения. Сейчас в республике имеется мотодром и шесть кольцевых трасс. В перспективе — строительство гаревой дорожки. Дальнейшее проектирование, строительство и реконструкция спортивных сооружений будут проходить при участии Федерации.

Федерация автомотоспорта Эстонии делает еще только первые шаги. У нас большие и интересные планы. На пути их реализации встает немало трудностей, но, опираясь на широкий актив, мы надеемся успешно преодолеть их и сделать автомотоспорт в республике еще более массовым.

К. ДУБАС,
председатель Федерации автомотоспорта Эстонии.

Таллин.

На трассе мотокросса в Днепродзержинске (Украинская ССР) было несколько бродов. Преодолевая их, некоторые гонщики применили своеобразный прием резкой постановки мотоцикла на заднее колесо, когда передняя часть машины подскакивала при наезде на жесткий берег. Благодаря использованию этого оригинального приема гонщики, применявшие его, обходили своих соперников.

Фото мастера спорта В. ЕГОРОВА.



Озерки, Пирита, Шмерли

Шесть дней упорной борьбы сильнейших мотоциклистов одиннадцати стран — Болгарии, Венгрии, ГДР, Дании, Монголии, Польши, Румынии, Франции, Чехословакии, Швейцарии и Советского Союза на кроссовых трассах Ленинграда, Таллина и Риги. Гонщики стартовали на мотоциклах с рабочими объемами цилиндров двигателя до 125, 175, 250, 350 и 500 см³.

В кроссе участвовало около двухсот спортсменов. На состязаниях присутствовало свыше 500 000 зрителей, внимательно наблюдавших за острыми схватками на дистанции.

Лучшим из лучших вручено 75 официальных призов, учрежденных местными и Центральным автомотоклубами. Игорь Григорьев и Эрвин Крайчович — герои состязаний; каждый из них одержал победу в двух классах мотоциклов и стал обладателем двух «Больших призов» ЦАМК СССР.

— Мотокросс такого размаха и такого накала спортивной борьбы я видел впервые, — заявил ветеран советского мотоспорта заслуженный мастер спорта П. П. Воротилкин.

ШЕСТАЯ ВСТРЕЧА

В шестой раз советские мотоциклисты радушно принимали кроссистов зарубежных стран. Но, пожалуй, еще никогда наши зрители не видели такой увлекательной спортивной борьбы, какая разгорелась на трассах Ленинграда, Таллина и Риги.

В нынешнем году кросс впервые был проведен на трех трассах. Часть гонщиков выступала в двух и даже трех классах, что сделало соревнование еще интересней, а борьбу — острее.

*

Первый этап был разыгран в Ленинграде. Находились скептики, которые не верили в успех кросса у местных зрителей. Действительность опрокинула эти мрачные предсказания. Ленинградские болельщики показали себя подлинными энтузиастами мотоциклетного спорта. Надо отдать должное и организаторам кросса. Место соревнований было выбрано исключительно удобно — на окраине города, в большой котловине, имеющей естественный амфитеатр и громадную арену, на которой уложилась трасса длиной в 2400 метров. Вся борьба происходила на глазах у зрителей.

Уже за несколько дней до соревнований тысячи людей с большим интересом наблюдали тренировки участников. Перед началом кросса ленинградская погода как бы решила испытать мужество гонщиков и зрителей — целые сутки лил дождь. Но и дистанция, и «трибуны», расположенные на песчаном грунте, не пострадали. Поэтому задолго до подъема флага соревнований более 150 тысяч ленинградцев заполнили громадный мотодром.

После торжественной части начался заезд на мотоциклах класса до 125 см³. На трассе сразу же развернулась упорная борьба. Гонку сначала возглавлял Б. Панферов, потом — чехословацкий спортсмен А. Земен. Но на последнем круге вперед вырвался И. Григорьев; он и был на финише первым. За ним пришли Б. Панферов и Л. Сабо (Венгрия). А. Земен, упавший перед боксами, закончил дистанцию лишь шестым.

С еще большим напряжением прошел заезд на мотоциклах класса до 250 см³, в котором участвовало 37 спортсменов. Рев моторов (старт давался с заведенными двигателями) потряс зрителей. Сразу же впереди оказались И. Хара и И. Грежебечек. Однако на седьмом круге вторым был уже чемпион СССР Р. Решетникс. Не снижая темпа, на восьмом круге он обошел лидера и сохранил свое преимущество до конца гонки. Два заезда — две победы советских мотоциклистов. Это было хорошим началом.

В заезде на мотоциклах до 175 см³ вновь встретились А. Земен и И. Григорьев. А. Земену удалось взять реванш. За ним финишировал И. Григорьев, затем А. Савельев.

На следующий день дождь прекратился, и на мотодроме собралось до 200 тысяч зрителей.

На старт мотоциклов в классе до 350 см³ вышло около 40 участников. Как и в предыдущих заездах, на трассе развернулась захватывающая борьба. Но гонщиков СССР постигла неудача. Н. Севостьянов, Э. Кирсис, Б. Иванов сошли из-за травм; А. Дежинов, С. Кадушкин, Е. Субботин — из-за неисправности машин. Победили И. Хара и Р. Решетникс.

Последними стартовали 25 спортсменов на мотоциклах класса до 500 см³. В заезде выступало много иностранных гонщиков. Это и понятно. У нас пока, к сожалению, нет надежных мотоциклов этой кубатуры. А ведь предприятие, выпускающее мотоциклы «ИЖ», используя свою машину 350 см³, вполне могло бы сделать «пятисотку».

В этом заезде впереди был Э. Крайчович, второе место занял С. Кадушкин, третье — датчанин П. Андерсен.

Благодаря хорошей организации соревнований мотоспорт в Ленинграде приобрел много новых друзей. Главное же — вблизи города была найдена и освоена новая интересная трасса.

*

За ночь переехав в Таллин, спортсмены попали прямо с «корабля на бал», т. е. на старт кросса. Не будем останавливаться на перипетиях спортивной борьбы в Таллине. Отметим только, что все заезды проходили не менее интересно и напряженно, чем в Ленинграде. Следует отметить прекрасную организацию как быта участников, так и трассы соревнований. Судейская коллегия работала четко и оперативно. Но таллинцы, страстные поклонники мотоспорта, на трассе были представлены всего лишь... 120 тысячами болельщиков. Это несколько меньше, чем обычно собирается на традиционные здесь шоссейно-кольцевые гонки.

Выступления в Таллине показали преимущество чехословацких мотоциклов «Ява» перед другими машинами. Если наши гонщики и сумели занять здесь несколько классных мест, то сде-

Ленинградская трасса почти на всем своем протяжении была песчаной.

На снимках: слева — Мирча Чернеску (Румыния) и Генрих Марковский (Польша); справа — Борис Мальчиков (СССР) на дистанции мотокросса.







В бой вступила тяжелая артиллерия — старт приняли спортсмены на мощных 500-кубовых мотоциклах.

лать это им удалось исключительно благодаря воле к победе и огромным физическим усилиям. Очень обидно было видеть, когда наши спортсмены, обходя своих соперников на разного рода препятствиях, вдруг отставали на прямых участках трассы или на крутых подъемах. Не хватало мощности двигателей.

В Риге, где был проведен третий этап, спортсмены имели достаточно времени для подготовки мотоциклов и отдыха. Затем состоялись решающие заезды, которые позволили определить победителей рижского этапа и обладателей «Большого приза» ЦАМК СССР (см. таблицу).

ПОБЕДИТЕЛИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОТОКРОССА НА «БОЛЬШОЙ ПРИЗ» ЦАМК СССР

Занятое место	Класс мотоциклов				
	до 125 см³	до 175 см³	до 250 см³	до 350 см³	до 500 см³
I	СССР. И. Григорьев.	СССР. И. Григорьев.	ЧССР. Э. Крайчович.	ЧССР. И. Хара.	ЧССР. Э. Крайчович.
II	ЧССР. А. Земен.	ЧССР. А. Земен.	СССР. Р. Решетникс.	ЧССР. Э. Крайчович.	СССР. С. Кадушкин.
III	СССР. Б. Панферов.	СССР. В. Адоян.	ЧССР. И. Хара.	СССР. Р. Решетникс.	Дания. П. Андерсен.
IV	Венгрия. Ж. Хамор.	СССР. Р. Дубов.	ГДР. К. Нир.	ЧССР. И. Гржебечек.	ЧССР. В. Дубшик.
V	СССР. А. Олейников.	Дания. Т. Даль.	СССР. Т. Карнер.	СССР. Н. Соколов.	Швейцария. П. Рапен.
VI	Венгрия. Л. Сабо.	СССР. А. Савельев.	ЧССР. Я. Брабец.	СССР. А. Дежинов.	СССР. В. Кепский.

*

Теперь, после того как замолкли моторы и несколько улеглись страсти, хочется сделать некоторые выводы и попытаться дать предварительные оценки.

Международный мотокросс на «Большой приз» ЦАМК СССР, безусловно, был большим событием как для советских, так и для многих иностранных спортсменов. Главный его итог — расширение и укрепление дружбы мотоциклистов. Спортсмены десяти стран имели возможность познакомиться с нашей советской действительностью. Большое значение имеет обмен спортивным опытом между мотоциклистами. Особенно полезным, на наш взгляд, оказалось знакомство с сильнейшими гонщиками Чехословакии, Дании, Швейцарии, ГДР.

Хотя мотокросс прошел вполне успешно, думается, что впредь такие встречи нужно проводить не более чем в два этапа (например, в Ленинграде и Риге или Таллине и Риге). Необходимо, чтобы между выступлениями у гонщиков было 2—3 дня для подготовки машины. Для участия в кроссе следует приглашать небольшие группы спортсменов из возможно большего числа стран. Это будет способствовать и расширению связей, и более широкому обмену спортивным опытом и, наконец, повышению интереса зрителей к соревнованию.

Ленинградскую кроссовую трассу нужно лучше оборудовать и сделать постоянной трассой для крупных соревнований. Рижскую и таллинскую трассы следует внимательно пересмотреть, добавить броды, расширить некоторые узкие участки, построить постоянные помещения для судей, связи, технического обслуживания. Только после этого они станут вполне пригодными для проведения международных и крупных национальных состязаний.

Опыт розыгрыша памятных подарков среди зрителей полностью себя оправдал. Однако проводить лотерею необходимо в тот же день на месте соревнований, а не через три дня, как это было сделано в Риге.



Отдельно хочется отметить надежную работу служб связи, медицины, охраны и транспорта на всех этапах кросса.

Из судейских коллегий следует отметить таллинскую. Ленинградцам хочется пожелать больше решительности, инициативности, более твердых знаний международного спортивного кодекса и правил проведения соревнований. Рижане должны обратить внимание на повышение оперативности в работе, на улучшение обработки документов.

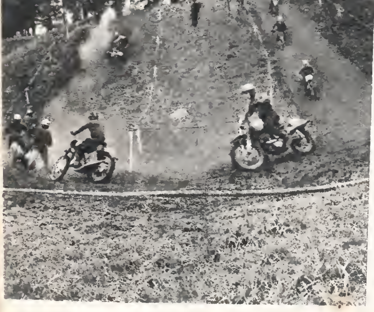
Однако в целом судейские коллегии полностью справились со своими задачами. Удачной оказалась новая практика ЦАМК и Федерации автомотоспорта, заключающаяся в том, чтобы как можно меньше посылать из Москвы судей на места. Это позволяет быстрее повышать свою квалификацию местным судейским кадрам; вместе с тем значительно снижаются командировочные расходы. Хочется пожелать только, чтобы больше внимания было обращено на усиление звена секретарей, хронометристов и даже счетчиков кругов.

Опыт прекращения гонки сразу после финиша лидера вполне себя оправдал. Старт с заведенными моторами должен быть распространен на все соревнования, проводимые в СССР.

Светофоры также нужно применять на всех крупных соревнованиях. Однако, как нам представляется, сигнал к началу заезда следует давать красным светом, а момент старта — зеленым, вовсе не пользуясь промежуточным — желтым.

На соревнованиях была широко представлена разнообразная мотоциклетная техника — «Ижи», К-175, К-58, ЭСО, «Чезеты», СХЛ, «Юнаки», ВФМ, «Хускварна», БСА, АЖС, «Паннонии», «Данувии», «Симсоны» и т. д.

Безотказно работали мотоциклы БСА, АЖС, «Симсон», хотя квалификация спортсменов, выступавших на этих ма-



Таллинская трасса имела несколько следовавших друг за другом крутых подъемов и спусков. На снимках: слева — мотоциклисты проходят один из гористых участков; вверху — общий вид спортивного лагеря на реке Пирита.

У тренера спортивного клуба армии (Львов) Ю. Трофимца много важных вопросов, на которые, конечно, лучше всего получить ответы от победителя ряда заездов Э. Крайчовича.



шинах, была несколько ниже, чем у чешских и советских гонщиков.

Однако нужно сказать, что лучше всего были подготовлены мотоциклы спортсменов Чехословакии. Это и понятно: ведь в ЧССР очень большое внимание уделяется мотоспорту. «Явы» экспортируются в 42 государства. Предприятие «Ява» имеет большой опыт подготовки мотоциклов к соревнованиям, а гонщиками нередко являются штатные работники завода (испытатели, мастера и т. д.). Этот опыт не мешало бы перенять и нашим мотоциклостроителям.

К сожалению, для коллективов наших предприятий, выпускающих спортивные машины, заботы о мотоспорте пока еще не стали делом первостепенной важности. Общественность и печать должны помочь им понять ошибочность такой позиции.

Из-за технических неполадок в машинах (неисправности карбюратора, зажигания, двигателей и т. д.) с дистанции сошло 13 советских гонщиков. Правда, восемь из них выступало на мотоциклах ЭСО. Это свидетельствует не только о плохой технической подготовке самих гонщиков, но и, безусловно, о недостатках машин этой марки.

Хотелось бы сказать несколько слов также о квалификации и мастерстве гонщиков.

Для современного международного стиля езды на кроссах характерно преодоление препятствий стоя на подножках и прыжки с приземлением на заднее колесо мотоцикла. К сожалению, такими приемами езды еще слабо владеют советские гонщики. Наши спортсмены только осваивают их. Вполне овладел ими только И. Григорьев. Остальные наши мотоциклисты лишь недавно начали переход на более прогрессивный стиль.



Виктор Адоян (№ 20) в борьбе с датским гонщиком Торбеном Далем.

В связи со стремлением к езде стоя изменилось расположение подножек на мотоцикле. Их непривычное для гонщиков положение в ходе этого кросса не раз приводило к травме ног. Гонщикам необходимо серьезно заняться изучением современной техники езды. В противном случае нельзя рассчитывать на успех во встречах с мастерами международного класса.

При знакомстве с участниками иностранных команд выяснилось, что большинство спортсменов в 1960 году уже приняло до 30 и более стартов в кроссах. А чехословацкий гонщик Э. Крайчович до приезда в Ленинград сумел принять 58 стартов.

Конечно, такая подготовка несравнима с подготовкой наших спортсменов, которые принимают в год не более 14 стартов. Кроссы у нас надо проводить чаще, не устраивая предварительных сборов. Следует больше устраивать матчевых встреч гонщиков городов, обществ, ведомств, республик. Это даст возможность поднять мастерство наших спортсменов и позволит ведущим мотоциклистам быть в состоянии полной боевой готовности к выступлению.

Обладатели «Больших призов» ЦАМК СССР (слева направо): Иозеф Хара (350 см³), Игорь Григорьев (125 и 175 см³) и Эрвин Крайчович (250 и 500 см³).

Трассы для кроссов следует выбирать так, чтобы они были интересны для зрителей и позволяли проводить соревнования по принципу самоокупаемости. Опыт Ленинграда, Таллина и Риги по организации состязания на «Большой приз» ЦАМК СССР заслуживает самого серьезного внимания и распространения.

Встречи с иностранцами в СССР и выезды за границу наших гонщиков нужно поручать не только сборным командам ЦАМК СССР, но и отдельным коллективам республик, сборным ДСО и ведомств.

В. МАРЖЕЦКИЙ,
ответственный секретарь ФАМС СССР, судья всесоюзной категории.

Ленинград — Таллин — Рига.

«БОЛЬШОЙ ПРИЗ» ЦАМК СССР

Любители автомобильного и мотоциклетного спорта, конечно, достаточно наслышаны о розыгрышах многочисленных «Больших призов» (Гран-При) за рубежом. Но что это такое? Особый вид соревнований или просто условное наименование, которое можно приложить к любой спортивной встрече? Попробуем ответить на этот вопрос.

Соревнования на «Большой приз» не имеют своего отдельного статута или регламента. Как и все другие, они проводятся на основе спортивных кодексов ФИА и ФИМ и обычно носят довольно разнообразный характер. Тем не менее есть некоторые общие черты, присущие этим состязаниям.

К категории соревнований типа «Большой приз» принято относить крупнейшие международные состязания, проводимые в той или иной стране. Чаще всего это официальные встречи на первенство мира, континента или группы стран. По крайней мере, до последнего времени наименование «Большой приз» чаще всего относилось к автомобильным и мотоциклетным шоссейно-кольцевым гонкам.

Нельзя не заметить также, что эти соревнования, как правило, не делятся на этапы, а всегда проводятся в одном месте и в самый короткий срок. Более того, сам главный приз тоже учреждается только один и разыгрывается по системе индивидуального (а не командного) зачета и опять-таки в каком-либо одном классе машин.

Такова традиция.

Соревнования в Ленинграде (точнее — в Озерках), Таллине (на реке Пирита) и Риге (в парке Шмерли), безусловно, являлись одним из самых крупных событий не только спортивной жизни СССР, а и международного мотоспорта. Они своевременно были зарегистрированы в спортивном календаре ФИМ и, таким образом, носили официальный характер.

ХАРАКТЕРНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ СТИЛЯ ЕЗДЫ КРОССМЕНА









1. Карл Нир (ГДР), стоя на подножках, проходит ухабистый участок трассы.

2. Пьер Рапен (Швейцария) — на вираже.

3. Прыжок при спуске (Владимир Дубшик, Чехословакия).

4. Прыжок и приземление на заднее колесо после крутого подъема (Эрвин Крайчович, Чехословакия).

Наконец наш кросс также проводился только на личное первенство. Вот, пожалуй, все, что объединяет его с другими соревнованиями этого типа. В остальном он существенно отличался от них.

Наш мотоциклетный кросс проходил в три этапа и занял с переездами спортсменов из города в город больше десяти дней. Гонщики боролись не за один, а за пять совершенно одинаковых «Больших призов», которые одновременно разыгрывались в разных классах мотоциклов.

Для зарубежных спортсменов такая организация мотокросса на «Большой приз» была несколько необычной, о чем все они не раз говорили. Но для наших условий ее следует признать вполне целесообразной. Можно лишь пожелать, чтобы в будущем, помимо первых призов для победителей в каждом классе, учреждался еще один — за наибольшее количество очков, набранных спортсменом независимо от того, на каком мотоцикле он выступает. (В описываемом кроссе его завоевал бы И. Хара, который на мотоцикле 350 см³ набрал 24 очка из 24 возможных). Борьба за такой поистине «Большой приз», на наш взгляд, явилась бы кульминационным пунктом всего соревнования.

НА СВОЙ СТРАХ И РИСК

Все международные мотосоревнования, которые проходили у нас раньше, неизменно проводились по системе лично-командного зачета. На этот раз команд не было. Каждый спортсмен мог строить гонку, сообразуясь только со своим личным планом выступления, как иногда говорят, на свой страх и риск.

Что же это дало?

Отсутствие командного зачета, безусловно, способствовало расширению круга стран участниц кросса, так как появилась возможность прибыть на соревнование и небольшой группой, стартовать только в одном избранном классе, выступать не на всех этапах состязания и т. д.

В известной мере упростилось судейство соревнования: победители награждались на глазах зрителей буквально через 15—20 минут по окончании последнего заезда. Обострилась и спортивная борьба на трассе, правда в известных пределах. По-настоящему напряженно она велась лишь за шесть призовых мест, иногда за право войти в десятку лучших. Что касается аутсайдеров, то они предпочитали под каким-либо удобным предлогом, а часто и без него, покинуть трассу. В Риге, например, из 122 стартовавших финишировало лишь 65 гонщиков. И у всех, конечно, нашлись технические неисправности в машинах или другие не менее веские причины.

В ряде случаев спортсмены прекращали малоперспективную борьбу исходя из тактических соображений, чтобы сохранить силы для достижения более высокого результата в последующем заезде на машине другого класса. Именно так поступил в Таллине Владимир Дубшик (Чехословакия). Стартовав в классе 350 см³, он не стал заканчивать дистанцию, а после пяти кругов уехал в парк. Зато через час в классе мотоциклов до 500 см³ он оказался недосягаем.

Кстати о выступлении в одном соревновании в двух и более классах. Индивидуальный зачет позволил каждому спортсмену смелее и шире оценивать свои возможности. Вот почему 34 наиболее опытных гонщика, в том числе 11 советских, заявили о своем желании стартовать в двух классах мотоциклов, а Эрвин Крайчович (Чехословакия) даже в трех. Такого еще не было на наших соревнованиях. И нужно сказать, что многие из этих спортсменов сумели хорошо справиться с трудной задачей.

Успех выступления в двух классах, особенно если заезды следуют один за другим, зависит прежде всего от высокой физической подготовленности, натренированности гонщика. В этом отношении чехословацкие спортсмены показали блестящий пример. Восемь спортсменов этой страны за шесть дней сумели принять 51 старт. И не просто принять, а в итоговом зачете еще и занять десять призовых мест из тридцати, в том числе три первых и три вторых.

К сожалению, наши спортсмены вышли на старт кросса далеко не в лучшей своей спортивной форме, хотя в итоге и набрали почти такое же количество очков, как чехословацкие мотоциклисты. Но ведь кросс привлек весь цвет нашего мотоспорта и к тому же в нем участвовало наших мастеров в шесть раз больше, чем чехословацких.

Двукратные старты, по существу, оказались по силам только Игорю Григорьеву (Львов, СКА) и Рейнису Решетниксу (Рига, ДОСААФ). Хорошее впечатление произвело выступление Сергея Кадушкина (Ленинград, ДОСААФ). Остальные товарищи как заявленные в двух классах, так и стартовавшие только в одном не были достаточно подготовлены к серьезному спору с сильнейшими представителями мотоспорта других стран.

Прежде всего бросалась в глаза невысокая натренированность советских мотоциклистов, и в этой связи нельзя не обратить внимание на следующие обстоятельства.

Так уж сложилось, что кроссисты из-за рубежа приезжают к нам раз в год. До этого их, как правило, приглашали в конце сезона, осенью, после проведения ряда крупнейших соревнований, в том числе первенства СССР по мотокроссу, которое являлось как бы отборочным соревнованием перед встречей с зарубежными мастерами. На этот раз поступили наоборот. После розыгрыша «Большого приза» наши мотоциклисты выехали в Вильнюс на первенство страны по мотокроссу. Но так как с весны у нас еще ни одного значительного состязания, исключая первенства Москвы, нигде не проводилось, то фактически многим пришлось начинать сезон со стартов в международном соревновании.

На этот раз, как никогда раньше, было заметно отставание советских мастеров кроссовой дорожки в овладении современными приемами вождения мотоцикла — ездой стоя на подножках, прыжками, движением на заднем колесе.

Организаторы кросса приняли меры к тому, чтобы с опытом зарубежных гонщиков ознакомилось как можно больше нашей спортивной молодежи. С этой целью к основной группе советских мотоциклистов, выступавших на всех трассах — в Ленинграде, Таллине и Риге, подключалась большая группа местных спортсменов.

Будем надеяться, что кроссисты вскоре освоят новые элементы техники езды, процесс этот уже начался. Со своей стороны, и организаторы с большей ответственностью должны подходить к планированию важных спортивных встреч.

ПРИЗ «ЗА ВОЛЮ И НАСТОЙЧИВОСТЬ»

Из всех многочисленных эпизодов спортивной борьбы на трассах, безусловно, самой яркой и волнующей была борьба между Арноштом Земеном и Игорем Григорьевым и между Эрвином Крайчовичем и Рейнисом Решетниксом. Острые схватки этих пар приковывали к себе внимание и держали в напряжении всех зрителей в течение всего соревнования.

Шесть раз одновременно выходили на арену Земен и Григорьев, столько же Крайчович и Решетникс. Они по многу раз обходили друг друга. Главным оружием чехословацких гонщиков Земена и Крайчовича был отличный старт, надежность машин, умение вести гонку в высоком темпе. Советские спортсмены противопоставили этому смелые атаки из глубины, настойчивость в преследовании лидеров, самоотверженность. В конце концов победа осталась за тем, кто обладал более современной и совершенной техникой прохождения сложных участков. Игорь Григорьев с большей легкостью преодолевал их, что особенно заметно было к концу дистанции. Благодаря этому он сумел выиграть первые призы в обоих классах мотоциклов малых кубатур — 125 см³ и 175 см³.

Тем не менее приз за наиболее яркое проявление воли и настойчивости в достижении победы по результатам ленинградского этапа был вручен Арношту Земену. В заезде на мотоциклах класса до 125 см³ на последнем круге в острейшей борьбе с Григорьевым после прыжка через канаву Земен вылетел из седла и упал в 300 м от финиша. Часть этого расстояния он пробежал, толкая перед собой мотоцикл, который упорно не хотел заводиться. Финишировать спортсмен смог только шестым.

Казалось бы, неудача должна была поколебать волю гонщика. Но вскоре он вновь стартовал на машине класса до 175 см³ и в исключительно напряженной борьбе сначала с Виктором Адояном, потом с Анатолием Савельевым и, наконец, вновь с Григорьевым вырвал победу.

Вторым спортсменом, удостоенным этого приза в Таллине, был соотечественник Земена, механик по сельскохозяйственным машинам из Братиславы, Эрвин Крайчович. Можно сказать без всякого преувеличения, что этот 25-летний спортсмен завоевал самые горячие симпатии и популярность во всех городах, где проходил кросс. Девять раз он принимал старт, всегда был в группе лидеров, боролся до конца и неизменно побеждал или оказывался в числе призеров.

В классе мотоциклов до 250 см³ и 350 см³ его основным конкурентом из числа советских гонщиков был Решетникс, третий обладатель приза «За волю и настойчивость». Несмотря на простую, не бросающуюся в глаза манеру езды и на ряд неудач, Решетникс тем не менее трижды побеждал Крайчовича. По существу, только ему одному из всех наших гонщиков оказалось по плечу бороться с неутомимым чехословацким асом.

Наши реплики

Зачем повторять ошибки?

В Вильнюсе закончились соревнования на первенство СССР по мотоциклетному кроссу. Они привлекли большое количество участников и выявили значительный рост тактического и технического мастерства наших ведущих кроссменов. Подробный отчет о кроссе и анализ его спортивно-технических результатов будет опубликован в следующем номере.

Однако уже сейчас необходимо сказать несколько слов о том, как были организованы соревнования. К сожалению, в этой области никакого роста отмечать не приходится. И даже наоборот — налицо явное снижение организационного уровня соревнований.

Начать с того, что само Положение о первенстве СССР 1960 года, разработанное Мотоциклетным комитетом ФАМС, было уязвимо во многих отношениях. Оставляя в стороне грубые стилистические ошибки, которыми оно изобиловало, скажем лишь, что буквально за несколько часов до старта участникам стало известно о весьма существенных (и, увы, необходимых!) изменениях в Положении. Речь шла ни более, ни менее, как о... порядке определения победителей; формулу, по которой должны были подсчитываться очки в командном зачете, понадобилось срочно «пересмотреть». Если к этому добавить, что и назначение главного судьи соревнований было оформлено всего за сутки до старта, то многое станет еще более ясным. Завершающим штрихом «предстартового периода» было то, что в развешенных по городу афишах были указаны неверные сведения о времени начала кросса и расписании заездов, а в составленной для зрителей программке содержались многочисленные ошибки и неточности.

Впрочем, холодное, безразличное отношение со стороны организаторов соревнований зрители почувствовали уже по дороге в Антакальнис — пригород Вильнюса, где проходила трасса кросса. Количество транспорта в этом направлении в дни кросса не было увеличено, и на троллейбусных остановках скапливались длинные очереди. Не лучше обстояло дело и в самом районе соревнований — здесь не было создано никаких удобств; уже через час после старта в радиусе до пяти километров невозможно было купить даже бутылку воды. И это в жаркий воскресный день, когда чуть ли не полгорода высыпало на холмы Антакальниса, чтобы наблюдать за напряженными схватками мотоциклистов.

Наплыв зрителей был большой, но... билетов продано очень мало: раз в десять меньше, чем обычно продают в других городах на такие соревнования. Даже и розыгрыш памятных подарков не спас положения. Кстати, убогая фантазия составителей лотереи при выборе предметов розыгрыша не пошла дальше детских игрушек и канцелярских принадлежностей, заготовленных к тому же в умопомрачительных количествах; объявляя выигрыш, слово «альбом» диктор произнес больше 120 раз! Надо ли говорить, что столь далекий от мотоспорта ассортимент, да еще в таком однообразии, может лишь отвратить от участия в розыгрыше, а не стимулировать покупку билетов и посещение соревнований.

Много нареканий вызвала и работа главной судейской коллегии. Несмотря на то, что неясная формула была исправлена и Положение уточнено, главная судейская коллегия все время путалась в своих решениях. Так, при подведении итогов второго дня главный судья тов. Изотов огласил неверные сведения по классам 175 см³ и 500 см³ с колясками; представителям команд пришлось его «поправлять». Явную беспринципность проявила судейская коллегия, когда, не допустив в одном из заездов спортсменов, опоздавших к выходу на линию старта, затем вдруг «подобрела» и стала допускать к соревнованию опоздавших. Создается впечатление, что скоропалительно назначенный главный судья соревнований был попросту не подготовлен к своей ответственной роли.

И наконец, когда соревнования кончились, общее собрание участников, назначенное на 12 часов следующего дня, было... внезапно отменено. Организаторы соревнований не сочли нужным воспользоваться столь многообещающей возможностью встретиться с лучшими спортсменами страны, чтобы послушать их мнение и обсудить с ними спортивно-технические итоги кросса. Невдомек кое-кому, видимо, и воспитательное значение подобных собраний.

Говоря обо всех этих недостатках, мы вовсе не имеем в виду поставить их в упрек только местным организаторам соревнований. У них еще мало опыта, крупные соревнования всесоюзного масштаба не проводились в Литовской республике довольно давно. Но ведь задолго до начала соревнований в Вильнюс выехал представитель Управления технической подготовки и спорта ЦК ДОСААФ В. Чиняев. Присутствовал на кроссе и председатель Мотоциклетного комитета ФАМС М. Кедров.

Дело, видимо, не в отсутствии опыта, а в халатности, в нежелании прислушиваться к критическим голосам общественности, которая неоднократно указывала на типичные, повторяющиеся из года в год недостатки в проведении мотокроссов.

В прошлом году после проведения первенства СССР по мотокроссу в г. Кишиневе тоже «обошлось» без итогового собрания участников, о чем сообщал журнал «За рулем».

— Зачем же повторять прошлогодние ошибки? — с таким вопросом мы обратились к тов. Чиняеву, отменившему итоговое собрание.

— Можете написать об этом еще раз, — последовал циничный ответ.

Впрочем, чиновный Чиняев, судя по его заключительной речи, произнесенной перед опусканием флага соревнований, не ждет оценок своей деятельности со стороны. Он поспешил в этой речи сам похвалить и организацию кросса, и судейство, и даже итоги первенства. Ему, очевидно, пришлись вполне по вкусу и описанные выше организационные неполадки, и судейские ошибки, и даже то, что команда ДОСААФ в результате непродуманного ее комплектования оказалась на третьем месте, сдав прошлогодние позиции...

Между прочим, приз неудачника, в виде маленькой детской галоши, получил по результатам первых двух этапов москвич Виктор Пылаев. Откровенно говоря, на эту галошу претендовало еще несколько кандидатов из столицы. Жаль только, что ленинградская фабрика «Красный треугольник» учредила всего один такой приз, имеющий яркий символический смысл.

* * *

В заключение хочется несколько слов сказать о финансовой стороне мотокросса.

Это крупнейшее из всех состоявшихся у нас международных соревнований было намечено провести полностью на основе самоокупаемости, т. е. все расходы покрыть за счет продажи билетов.

Замысел организаторов удался. Умелая реклама кросса средствами печати, радио, телевидения позволила привлечь на трассу массу зрителей, а широко развернутая продажа билетов — сделать большие сборы. В результате все средства, затраченные на проведение кросса, не только удалось компенсировать, но и получить известный доход.

Впрочем, это уже не первый случай, когда мотоциклетные соревнования, особенно если на них приезжают гости из-за рубежа, не требуют дополнительных ассигнований. Видимо, не далек тот день, когда мы сможем говорить уже не о самоокупаемости мотоспорта, а о его доходности, о возможности финансирования за его счет автомобильного и автомодельного спорта.

В связи с этим настала пора решить по крайней мере два взаимосвязанных вопроса — об увеличении количества международных соревнований в СССР и о нанесении ответных визитов в страны, присылающие к нам своих гонщиков.

Необходимость посылать наших спортсменов в другие страны остро встала уже сейчас. Финны, несколько лет подряд присылавшие к нам своих лучших кроссистов, отказались это сделать в текущем году на том основании, что советские мотоциклисты не приезжают к ним.

Перед советским мотоспортом стоит ответственная задача — в ближайшие годы завоевать признание на международной арене. Одним из важнейших условий решения этой задачи является продуманное, целенаправленное расширение дружеских спортивных связей.

Б. КУЗНЕЦОВ.

Ленинград — Таллин — Рига.



Шофер Башкирского автотреста Игорь Плехаиов — чемпион страны в гонках по гаревой дорожке.

ПОЕДИНКИ ОТВАЖНЫХ

ПЕРВЕНСТВО СТРАНЫ ПО ГАРЕВЫМ ГОНКАМ

Несмотря на «молодость», гаревый спорт в нашей стране с каждым годом становится все более значимым и популярным. Подтверждением этому может служить простое сопоставление. Если в прошлом году первенство Советского Союза было проведено в один этап, то ныне оно разыгрывалось уже в два этапа. Первый из них был проведен в городе Ровно, где в течение двух дней разыгрывались полуфиналы, а затем 16 сильнейших гонщиков (по 8 из каждого полуфинала) состязались в заключительных гонках первого этапа.

«Заработав» первые очки, финалисты уехали в Уфу, где темпераментные местные зрители заранее раскупили все билеты на заключительный этап первенства страны по гаревым гонкам. Этот этап состоял из двух соревнований. В каждом из них гонщики приняли по 5 стартов.

Чемпиону страны прошлого года Фариту Шайнурову, блестяще выступавшему в Ровно, удалось привезти в родной город наибольшую сумму очков — 15. Одессит Леонид Дробязко, упорно боровшийся в каждом заезде, сумел набрать в Ровно только 12 очков. За ним шли москвич Виктор Кузнецов, уфимец Борис Самородов, москвич Всеволод Нерытов.

Одному из претендентов на звание чемпиона страны призеру международных гонок уфимцу Игорю Плеханову из-за ряда неудач удалось получить всего лишь 8 очков. Однако это не обескуражило его, а, напротив, заставило до предела напрячь силы в дни решающей борьбы на Уфимском мототреке. И это принесло успех — он стал победителем во всех десяти исключительно напряженных заездах, которые проходили с его участием. Плеханов сумел победить и Леонида Дробязко, и Виктора Кузнецова, и Бориса Самородова и Фарита Шайнурова, с удивительным упорством и мастерством боровшимся за каждый метр гаревой дорожки.

За первенство боролись не только лидеры: талантливая молодежь буквально «наступала на пятки» более опытным мастерам гаревого трека. Много «хлопот» доставили лидерам сухумец Василий Рухадзе, который продемонстрировал очень красивую езду, ровенчанин Виктор Трофимов, всего лишь за месяц до первенства впервые выехавший на гаревую дорожку, и многие другие.

Поэтому от первого до последнего заезда накал борьбы на дорожке трека был исключительно высок. Можно привести много примеров поразительного мужества и воли к победе. Так, в одном из заездов Всеволод Нерытов упал. Трибуны замерли, переживая неудачу. Но мастер спорта сумел быстро поставить мотоцикл в «исходное положение». Под бурю аплодисментов он продолжает заезд и занимает второе место! Уфимские зрители устроили шумную

ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ФИНАЛИСТОВ

Гонщик	Количество очков, набранных в: Ровно	Уфе (1-й день)	Уфе (2-й день)	Общая сумма очков	Занятое место
И. Плехаиов (Уфа)	8	15	15	38	I
Ф. Шайнуров (Уфа)	15	11	12	38	II
Б. Самородов (Уфа)	10	14	14	38	III
В. Кузнецов (Москва)	11	11	12	34	IV
Л. Дробязко (Одесса)	12	13	8	33	V
В. Нерытов (Москва)	10	11	8	29	VI
В. Трофимов (Ровио)	10	8	5	23	VII
В. Рухадзе (Сухуми)	6	8	8	22	VIII
Е. Коистантииов (Уфа)	7	5	9	21	IX
С. Лиомиииди (Тбилиси)	6	5	6	17	X
В. Овчиниииков (Уфа)	5	4	4	13	XI
В. Савойский (Ровно)	3	3	7	13	XII
В. Сорокин (Москва)	4	3,5	3	10,5	XIII
Н. Ткачев (Севастополь)	3	4	2	9	XIV
Н. Чериов (Уфа)	2	2	4	8	XV
В. Валявский (Майкоп)	5	1,5	0	6,5	XVI
запасной					
И. Сподыряк (Майкоп)	0	—	3	3	XVII

Примечаиие: За первое место в заезде гонщик получал 3 очка, за второе — 2 и за третье — 1.

Спортсмены стремительно проходят вираж.



вацию также ровенчанину Борису Са-ойскому, который прибежал на финиш отказавшим мотоциклом в руках.

После первого дня гонок в Уфе по бщей сумме очков впереди был . Шайнуров, за ним Л. Дробязко и . Самородов. Игорь Плеханов, кото-ому через день выпала честь стать емпионом страны по гаревым гонкам, ыл только на четвертом месте.

Поэтому вполне понятно волнение рителей, которые в последний день онок уже за два часа до старта гудели а переполненных трибунах стадиона. Они с жаром обсуждали возможности идеров.

С каждым заездом этого боевого дня еуклонно повышался темп гонки. В ятом заезде, состязаясь с Леонидом Дробязко, Игорь Плеханов показывает учшее время сезона: четыре круга он рошел за 1 минуту 18 секунд. До кон-ца гонок никому так и не удалось пере-крыть этот результат.

Особенно остро вели борьбу Б. Са-мородов, который после травмы в 1959 году вновь обрел хорошую спортивную форму, и Ф. Шайнуров, стремившийся удержать звание чемпиона страны.

Наконец закончен последний заезд. Но победитель первенства еще не определился, так как у Игоря Плехано-ва, Фарита Шайнурова и у Бориса Са-мородова оказалось совершенно оди-наковое количество очков — по 38. Редчайший случай! Было ясно только одно — все три медали остались в сто-лице Башкирии!

Звание чемпиона страны судейская коллегия присудила Игорю Плеханову, имевшему наибольшее число (12) пер-вых мест в заездах. Фарит Шайнуров и Борис Самородов, завоевавшие соответ-ственно 10 и 9 побед, получили пер-вый — серебряную, второй — бронзо-вую медали.

Уфимские зрители бурными апплодис-ментами наградили отважных гонщиков, поднявшихся на пьедестал почета. По просьбе болельщиков Игорь Плеха-нов тут же надел красный свитер чем-пиона страны и украсил грудь золотой медалью.

Проведение первенства страны по гаревым гонкам в два этапа, безуслов-но, уменьшило влияние случайного на исход чемпионата. Нужно отметить так-же, что все участники состязаний про-демонстрировали не только мужество, высокотехническую езду, но и исклю-чительную корректность в спортивной борьбе, несмотря на ее предельное напряжение и высокий темп. Значитель-но выросло также и тактическое мастер-ство не только ведущей группы гонщи-ков, но и талантливой спортивной мо-лодежи.

Сейчас можно уверенно сказать, что назрела необходимость и есть полная возможность проводить командное первенство страны в гонках по гаре-вой дорожке. Это еще больше подни-мет значение гаревого спорта, позво-лит выявить талантливую молодежь, из которой можно будет создать сборную команду страны. Сразу же после командных гонок совершенно объек-тивно можно определить и участников личного первенства, организовав для них несколько дополнительных заездов.

В. КАРНЕЕВ,
заслуженный мастер спорта.

Ровно — Уфа.



ВЫРАСТУТ ИЗ НИХ МАСТЕРА!

ПЕРВЕНСТВО СССР ПО МОТОСПОРТУ СРЕДИ ЮНОШЕЙ

Краснодон — город мужества, неиссякаемой юношеской отваги, прекрасных боевых и трудовых традиций.

Краснодонские шахты находятся не только в городе: они разбросаны по всему району. Поэтому многие шахтеры имеют мотоциклы. Жители района говорят: «У нас каждый третий — водитель». Любят здесь и мотоциклетный спорт. И не случайно 1-й Всесоюзный кросс юной гвардии мотоспортсменов решено было провести на родине молодогвардейцев.

Официально организацией кросса занимался оргкомитет в составе первого секретаря Краснодонского райкома КПУ А. Чеботарева (председатель), первого секретаря Луганского обкома ЛКСМУ А. Ващенко, директора музея «Молодая гвардия» А. Литвина, начальника Краснодонского автомотоклуба М. Кимова, бывшего «молодогвардейца» Р. Юркина и других. Но всех, кто помогал этому делу, невозможно перечислить. Среди жителей города, гостей и организаторов не было равнодушных.

Девяносто пять участников приехали из одиннадцати республик (на кроссе не было лишь команд Литвы, Белоруссии, Молдавии и Казахстана).

...У каждого юноши свои склонности, свой характер, но все одинаково любят мотоспорт. Большинство участников — победители юношеских соревнований в своем городе или республике, поэтому они не считают себя новичками.

Но сегодня все волнуются. Ведь это самый большой и важный в их жизни кросс. И зрителей необычно много: они со всех сторон окружили извилистую трассу. Почти рядом — шурф шахты № 5, куда фашисты сбросили молодогвардейцев. А дальше — мостик над овражком, который взрывали юные патриоты. Тогда, в 1942—1943 годах, героям Краснодона было столько же лет, сколько теперь этим юношам, готовым к старту.

«Бой» начали машины с рабочим объемом цилиндров до 125 см³. Их было втрое больше, чем более тяжелых мотоциклов. Бороться надо было два дня.

Сначала состоялся полуфинал. Юношей разделили на три равные группы.

Каждая стартовала дважды. Пока первая — после четырех кругов — отдыхала, приводила в порядок машины, на старт выходила другая. Потом — третья. И снова — первая.

Только лучшие 10 гонщиков из заезда, а всего 30 человек, получили право на участие в финале.

Около трети мотоциклов были последнего выпуска, с четырехступенчатой коробкой передач. Некоторые из них — преимущественно из Московской области, Ростова, Прибалтики — выгодно отличались от машин из других мест, особенно из среднеазиатских республик. Они имели повышенную мощность двигателя, высокую степень сжатия и более надежную ходовую часть.

Но вот старт... С каждым кругом меняется лидер. На холмах неистовствуют зрители. «Болея» за спортивную честь родного города, они видят, что их земляк И. Одыненко отстает, и стараются его подбодрить. В. Григорян и И. Попов — тренер и представитель грузинской команды — стоят на повороте и, когда мимо проносится О. Кисашвили, что-то кричат. Но он вряд ли их слышит.

В хорошем темпе следовал заезд за заездом. Зрителям некогда было скучать. Перед ними мелькал калейдоскоп мотоциклов, лиц, номерных знаков. Скоро они уже издали угадывали: вот Крючков. Сильный у него мотор, легок на подъеме. Или: Леонид Коба достал кого-то на вираже! Движок — послабее, так он выигрывает сноровкой. Но чаще всех замечали Виктора Арбекова: вот он едет на заднем колесе стоя!

На другой день на старте финального заезда болельщики с радостью увидели земляка Анатолия Семеица. Вошли в заветную «тридцатку» грузины и москвичи, а также узбек Ю. Азисханов, азербайджанец М. Мамедов, гонщики «Трудовых резервов».

Теперь надо было дважды пройти по 6 кругов, чередуясь с финальными заездами 175-кубовых машин.

Если уже вчера соревнование поражало своим темпом, то сегодня гонка пошла совсем не на юношеских скоростях. Тут встретились представители самых сильных команд. Некоторые из них шли в параллельном зачете. Исход борьбы решали сотые доли очка. Поэтому никто не смеялся, когда Виктор Шувалов мчался несколько кругов без сапога, а Леонид Коба, весь перегнувшись, старался на ходу избавиться от выхлопной трубы, которая висела на одном болте.

Болельщики были вознаграждены за свой энтузиазм. Краснодонец А. Семенец, который в каждом заезде подвигался к лидерам, под конец стал обгонять одного соперника за другим. Он последним ушел со старта (еще нет привычки к зеленому глазку светофора), а потом стал восьмым, шестым, четвертым, на финише — третьим. «Еще бы круг — и он пришел бы вторым!» — сокрушались болельщики.

Среди зрителей были и воспитанники Анатолия. Самый юный тренер страны, он работает в Краснодонском автомотоклубе.

ПОБЕДИТЕЛИ КРОССА

Команды республик: 1 — Москва 2 — Латвийская ССР, 3 — РСФСР.

Команды ДСО и ведомств: 1 — «Трудовые резервы», 2 — Советская Армия, 3 — ДОСААФ.

Личные места в классе до 125 см³: 1 — В. Арбеков (ДОСААФ, Моск. обл.), 2 — Г. Драугс (СКА, Латвийская ССР), 3 — Л. Поляков («Трудовые резервы», Ростов).

Личные места в классе до 175 см³: 1 — В. Зирнис (СКА, Латвийская ССР), 2 — В. Серенко («Трудовые резервы», Ростов), 3 — Г. Мерлин (ДОСААФ, Москва).

В классе мотоциклов до 175 см³ выступали весьма сильные гонщики. Почти каждый из них не раз участвовал не только в юношеских соревнованиях. Ростовчанин В. Серенко и москвич А. Зайцев недавно заняли призовые места в юношеском кроссе Центрального совета «Трудовых резервов». С. Саядов выиграл первенство среди юношей Азербайджана. В. Зирнис был победителем среди сверстников в зимнем кроссе и в первенстве юношей СКА 1959 года. За команду Москвы шел также сильный спортсмен М. Бабков.

В первом заезде безраздельно господствовал В. Зирнис. Зрители аплодировали, когда он с почти одинаковой скоростью брал прямую, подъемы и виражи. На пути у него не было «случайностей», которые мешали другим. Сзади за второе место «сцепились» ленинградец К. Ознобищев и рижанин О. Решетникс.

В следующем заезде спортсмены решительно оттеснили В. Зирниса. Особенно смело наступал А. Зайцев. Три круга он возглавлял гонку. За ним шли москвич Г. Мерлин и ростовчанин В. Серенко.

Из-за сломавшейся вилки спортсмен из Киргизии О. Рогожин в первом заезде финишировал лишь двенадцатым. Вилку поправили, и теперь он почти не отставал от лидеров.

Представители Украины — С. Рудик и Ю. Котов шли бок о бок, постепенно продвигаясь вперед. Затем они начали перегонять друг друга, сцепились колесами и упали. Было очень больно. Но не бросать же гонку. Секунда — и они снова в седле...

Михаил Бабков (РСФСР, Моск. обл.) обгонял кого-то на повороте и не заметил кабеля, который зацепился за покрышку. Юноша упал, на мгновение потерял сознание. Очнувшись, он увидел над собой голову медсестры в белой косынке. Тогда Михаил сразу же вскочил: «А как же команда!» — завел машину и — был таков. Медсестра только развела руками.

Как ни старались другие, Зирнис вскоре опять был впереди.

Директор музея «Молодая гвардия» А. Литвин впервые в жизни, как заправский комментатор, вел репортаж.

Когда речь на кроссе шла о мастерстве, упорстве, хороших машинах, не раз упоминались «Трудовые резервы». Два гонщика этого общества шли за команду Москвы, другие два — за команду Эстонии. И те, кто был в составе команд, и личники проходили трассу очень удачно. В итоге первенства почти каждый из них вошел в первую десятку, а команда «Трудовых резервов» заняла первое место.

Все участники кросса — члены ДОСААФ, и многие из них — члены различных досаафовских клубов. Представители этих клубов в общем выступали слабо, если не считать отдельных гонщиков Москвы, Московской области и Прибалтики.

Кросс показал, что до сих пор клубы оборонно-патриотического Общества мало внимания уделяют спортивной работе среди молодежи.

Теперь, когда идея лично-командного первенства юношей успешно осуществлена, каждый, кому дорого развитие мотоспорта в стране, надеется, что проведение кросса «Молодая гвардия» станет традиционным. Нужно только, чтобы юношеские команды всех республик нашей Родины к нему более тщательно готовились. Эти соревнования должны стать всесоюзным смотром, экзаменом на зрелость молодежи, идущей на смену мастерам мотоциклетного спорта.

С. ВИТКО,
первый секретарь Краснодонского РК ЛКСМУ;
В. КНЯЗЕВА,
наш спец. корр.

Краснодон.

Стартуют юные мастера.



НАГЛЯДНОСТЬ — ОСНОВА ОБУЧЕНИЯ

Вряд ли найдется хоть один преподаватель, который станет отрицать принцип наглядности в обучении молодых водителей. В самом деле, почти невозможно объяснить устройство и принцип действия того или иного агрегата, прибора, не прибегая к демонстрации, не показывая взаимодействия его частей. Казалось бы, вопрос бесспорен. Но на практике многие преподаватели наших автомотоклубов и автошкол забывают о роли наглядности в обучении и не уделяют должного внимания совершенствованию своих методических навыков.

Нам пришлось побывать на занятиях в целом ряде автомотоклубов нашей страны. Наблюдениями, сделанными в процессе уроков, нам хотелось бы поделиться в этой статье.

НЕСКОЛЬКО ОБЩИХ ЗАМЕЧАНИЙ

Некоторые преподаватели наших АМК, не изучавшие основ педагогики, недостаточно полно представляют себе само понятие наглядность. Чаще всего под наглядностью понимается лишь созерцательное (зрительное) восприятие. В действительности же, для глубокого усвоения учащимися предмета необходимо совмещать зрительное восприятие с осязательным, слуховым и т. д.

Это значит, что для объяснений, к примеру, характерных стуков поршневых пальцев или клапанов двигателя нужно не ограничиваться только словесными описаниями, а продемонстрировать обучаемым эти стуки на работающем двигателе или на макете. При изучении свойств смазочных материалов, особенно их вязкости, полезно дать самим курсантам осязательно ее почувствовать.

«Чем труднее материал для усвоения, тем больше требуется применять в обучении наглядность», — писал выдающийся русский педагог Ушинский. Наглядность оживляет процесс обучения, способствует возбуждению интереса к изучаемому материалу и обеспечивает прочное его усвоение.

Большую помощь оказывают средства наглядности при изучении таких сложных явлений, как законы электротехники или рабочий процесс двигателя, где требуется абстрактное мышление обучающихся. Для этой цели хорошо использовать макеты, рисунки, кинофильмы. Большую помощь могут оказать преподавателю учебные щиты, описание которых дается в этом номере журнала.

Доступно каждому АМК

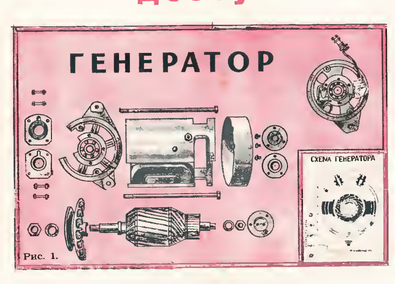


Рис. 1.

При изучении устройства автомобиля обычно труднее других разделов усваиваются темы: карбюрация, зажигание, электрооборудование и контрольные приборы. Наглядные пособия по этим темам наиболее целесообразно изготовлять с использованием фанерных щитов размером 750 × 650 мм, поверхность которых и рамка окрашиваются масляной или нитрокраской.

Щит надо красить в такой цвет, чтобы смонтированные на нем узлы агрегатов отчетливо выделялись. Если детали выкрашены в черный цвет, то щит должен быть светлым. Надписи на нем можно сделать красные или малиновые. Если же детали светлые, то щит может быть стального цвета, а надписи сделаны белой краской.

Лучше всего использовать детали, вышедшие из строя, но сохранившие правильный внешний вид. Плоскости их разреза окрашиваются суриком, а сами они крепятся на щитах мягкой проволокой.

Ниже приводится описание особенностей изготовления щитов по отдельным темам, составленное инженерами Л. Басом и А. Сиротининым.

ЩИТЫ «ГЕНЕРАТОР» и «СТАРТЕР» (рис. 1 и 2). Помещаемые здесь схемы вычерчиваются на листах размером 180 × 240 мм. Обмотка возбуждения, провода, идущие на клеммы «А» и «В», и провод от выводного стартера к дополнительному реле окрашиваются в красный цвет. Провод, идущий на клеммы «А» и «Б», и провод от выводного стартера и дополнительному реле окрашиваются в красный цвет. Провод, идущий на клемму «Ш», — в зеленый. Коллектор, выводные болты «Я» и «Ш», главные и вспомогательные контакты включателя стартера с дисками — в желтый. Сердечник, вал якоря, втулка коллектора, масса и клеммы реле-регулятора — в синий цвет.

Корпус генератора и батарея разрезаются в двух продольных параллельных плоскостях. Переднюю крышку распиливают по масляному каналу и под углом в 30—35 градусов к нему. Крышка стартера со стороны привода и корпус выключателя разрезаются так, как показано на рис. 2. Якорь и полюса зачищаются шкуркой до блеска. Обмотки возбуждения и якорь лучше покрасить коричневой или черной краской. Примерный порядок размещения деталей на щите показан на рис. 1 и 2.

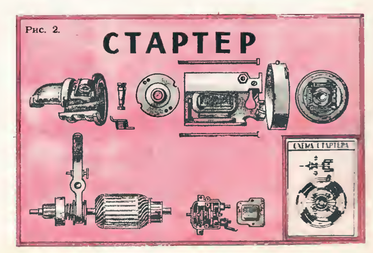


Рис. 2.

Однако должный эффект использования наглядности достигается при ее правильной связи со словом. Слово преподавателя привлекает внимание курсантов и направляет их восприятие.

В ряде клубов и школ, в частности, Краснодарского края, Московской, Рязанской областей нам встретились элементы чрезмерного увлечения преподавателей «словесностью» и недооценки наглядности в обучении.

Так, например, преподаватель Тушинского АМК В. П. Лесников во время беседы о системе охлаждения ни разу не показал курсантам пути циркуляции воды на «живом» двигателе, хотя все это время стоял рядом с ним. Преподаватель этого же клуба М. Т. Рыжова во время изучения с группой темы «Пересечение перекрестков» в течение двух часов не использовала при объяснениях никаких наглядных пособий. Занятие свелось к записи обучаемыми под диктовку положений, изложенных в правилах уличного движения.

Как должно вестись занятие с использованием наглядных пособий? Какое место в уроке может занять демонстрация, сколько времени уделить рассказу? Конечно, эти вопросы зависят от условий работы преподавателя, от изучаемой темы и т. д. Однако несомненно одно: без соединения рассказа и показа невозможно добиться хороших знаний, а значит, и обеспечить высококачественную подготовку водителей.

ПУСТЫЕ СТЕНЫ ИЛИ «ВЫСТАВОЧНЫЕ ЗАЛЫ»?

Большие споры среди преподавателей АМК и автошкол вызывает проблема оборудования классов.

Где и в каком положении должны находиться наглядные пособия? Преподаватели АМК часто говорят, что наличие большого количества наглядных пособий, завешивающих стены, вредно для процесса обучения, так как такие стенды, чертежи и т. д. будут только отвлекать обучаемых. С этим мнением нельзя согласиться. Наши курсанты — люди взрослые, и наладить дисциплину во время занятий не так уж трудно, было бы желание.

Надо учитывать также, что время для самостоятельной работы у них очень ограничено и, значит, каждую свободную минуту они будут стремиться использовать для повторения пройденного или более глубокого изучения темы. Размещение наглядных пособий в классе создаст для этого все условия.

Конечно, не в каждом АМК можно создать полностью оснащенные специализированные классы. Но неправы и руководители филиалов Тушинского и Красногорского АМК Московской области, Мурманского АМК и его филиалов, Сыктывкарского АМК, которые не заботятся об оснащении классов наглядными пособиями.

Там, где мало помещений и занимается незначительное количество групп, вполне можно оборудовать один общий класс по устройству автомобиля. Такой класс обеспечит качественное изучение всех тем программы.

Там, где обучается одновременно большое количество групп, более целесообразно специализировать классы, т. е. оборудовать их для прохождения тем «Общее устройство автомобиля», «Двигатель», «Трансмиссия», «Электрооборудование» и т. д. Эти положения в равной степени относятся и к другим предметам программы подготовки шоферов и мотоциклистов.

Следует отметить опыт Костромского АМК, который строит классы ярусного типа наподобие циркульных аудиторий. Такое размещение обучаемых позволяет сконцентрировать наглядные пособия на одной стене класса и сделать их хорошо видными для каждого курсанта.

ВСЕМ ЛИ ВИДНО?

Часто во время посещения занятий нам приходилось слышать шаблонное обращение преподавателей к группе: «Всем видно?» или «Вам видно?» Формально преподаватель как бы выполнил свой долг и позаботился о том, чтобы все видели то, что он показывает. Однако на деле все нередко получается по-другому. Успевающие ученики стремятся сесть поближе к преподавателю, чтобы все видеть и слышать. Такие курсанты не стесняются сказать, видно им или не видно. Но почти в каждой груп-

---

Доступно каждому АМК



К ЩИТУ «КОНТРОЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ АВТОМОБИЛЯ» (рис. 3) на двух винтах прикрепляется щиток с приборами и — с помощью мягкой проволоки — датчики указателя температуры воды, давления масла и уровня бензина.

Щиток приборов перед установкой на фанерный лист разбирается. В датчике указателя температуры воды делается вырез и вскрывается термобиметаллическая пластина с обмоткой, контактом и регулировочным болтом. В датчике указателя уровня топлива должны быть видны реостат и контактный ползунок. В датчике указателя давления масла вырезают верхнюю часть кожуха, чтобы показать термобиметаллическую пластину и мембрану. Пользоваться при этом надо ножовочным полотном с мелким зубом. Для предохранения стекла от поломки на губках тисков должны быть предварительно установлены деревянные угольники. Спидометр разбирается и вырез делается только в его кожухе.

После подготовки приборов щиток собирается. Для его крепления на листе изготавливаются два кронштейна; щиток контрольных приборов крепится к ним шарнирно, затем кронштейны присоединяются к щиту.

На нем же размещается шесть схем — указателей температуры воды, бензина и давления масла, счетчика спидометра, а также схемы соединения проводов группы источников тока и присоединения проводов к щиту приборов. Первые две схемы делают размером 130×180 мм, третью — 90×240 мм, а остальные — 180×240 мм.

Как и в предыдущих случаях, провода в схеме присоединения приборов к щитку следует раскрасить в соответствии с действующим стандартом для данного типа автомобиля. Провода, идущие от амперметра к реле-регулятору, центральному переключателю света и выключателю стартера, а также от контрольной лампы дальнего света к соединительной муфте, следует покрасить в красный цвет.

Провода, идущие от указателя уровня бензина к его датчику, от указателя давления к своему датчику, от спидометра к электролампам освещения и к переключателю освещения, от указателя температуры воды к его датчику и от амперметра к блоку предохранителя, к розетке и к переносной лампе, покрываются желтым цветом.

Рисунки И. Шапенкова.

не есть и отстающие курсанты: то ли в силу общей слабой подготовки, то ли из-за застенчивости и т. д. Эта категория «молчальников», как правило, дает положительный ответ на вопрос педагога, зачастую ничего не видя. Вот поэтому, как мы уже сказали выше, обращение к группе: «Всем видно?» методически неправильно и его следует избегать.

Преподаватель сам должен решать этот вопрос. И ничего нет плохого, если он в ходе урока по мере надобности несколько раз даст указания, кому и где стать или сесть, как разместиться вокруг двигателя или стенда, добиваясь главного — обеспечить хорошие условия наблюдения для каждого курсанта. Иногда, если невозможно одновременно продемонстрировать работу прибора сразу всей группе, преподаватель делит ее пополам. Пока одна группа под руководством преподавателя знакомится с агрегатом или макетом, другая — занимается повторением.

Если преподаватель объясняет устройство или работу мелких деталей или приборов, как, например, карбюратора, насоса, прерывателя, термостата и т. п., целесообразно, чтобы данные приборы были на каждом столе. Такие темы в Калужском АМК, например, изучаются в классе сборочно-разборочных работ, оборудованном специальными столами (описание и чертежи этих столов будут опубликованы). Сам преподаватель объясняет устройство приборов по увеличенному макету, а обучаемым предлагает находить детали на разрезных при-

...

занятия всеми необходимыми наглядными пособиями получает самого широкого распространения. Привлечение курсантов к оборудованию классов позволит не только создать необходимую базу, но и значительно повысит качество подготовки технических специалистов, поможет лучше выполнить постановление IV пленума.

Но вернемся к разговору о методике проведения урока. Очень важно оп...

...

следовательности изложения и показа обучаемые легко и быстро усваивают изучаемый материал, а преподаватели намного облегчают свой труд.

Таковы некоторые советы по использованию наглядности при обучении шоферов.

В. КЛОКОВ,
ст. инспектор ЦК ДОСААФ.

Доступно каждому АМК



Рис. 4.

НА ЩИТЕ «НАСОС-ФОРСУНКА» (рис. 4) монтируются две форсунки: одна разобранная на детали, а вторая в сборе, но с разрезами. Кроме того, на щите помещают две схемы. На одной из них дают разрез насоса-форсунки, при этом путь топлива изображается красной краской, а фильтр — желто-красной. На второй схеме можно дать рисунок плунжера в четырех положениях: начало движения, начало впрыскивания, конец впрыскивания и конец движения плунжера.



Рис. 5.

ДЛЯ ЩИТА «КАРБЮРАТОР» (рис. 5) детали следует разрезать так, как показано, и разместить их совместно с двумя схемами. На одной из них следует показать конструкцию карбюратора, а на второй — его работу на пусковом режиме, режиме полной нагрузки двигателя и режиме холостого хода.

Пользуясь советами, приведенными в настоящей статье, нетрудно изготовить любой учебный щит в каждом АМК. Их применение во время прохождения теоретического курса поможет значительно улучшить качество подготовки водителей, углубить их знания.

Автомобиль АЛ-375“

Удельный вес большегрузных автомобилей в грузовом автомобильном парке нашей страны пока еще незначителен. Между тем потребность в них велика и будет в дальнейшем неуклонно возрастать. В связи с этим перед Уральским автомобильным заводом им. Сталина поставлена задача развернуть производство трехосных автомобилей высокой проходимости грузоподъемностью 4—5 т для эксплуатации в плохих дорожных условиях и 7—8 т для работы на хороших дорогах.

Коллективом конструкторско-экспериментального отдела завода уже спроектированы и изготовлены опытные образцы трехосных автомобилей высокой проходимости трех модификаций: тяговой — «Урал-375», транспортной — «Урал-375Т» и с кузовом-фургоном — «Урал-375А». Все три модификации имеют одинаковую компоновку. Различаются между собой они главным образом конструкцией и размерами кузова, устройством кабины и расположением запасного колеса.

На автомобиль «Урал-375» устанавливается карбюраторный четырехтактный двигатель ЗИЛ-375, изготовляемый Московским автозаводом им. Лихачева. Этот двигатель — восьмицилиндровый, V-образный, с верхнеклапанным газораспределением. Он развивает максимальную мощность 180 л. с.

Трансмиссия состоит из сцепления, коробки передач, раздаточной коробки, карданных передач, переднего, среднего и заднего ведущих мостов.

Сцепление — сухое, однодисковое с центральной пружиной, взято с автомобиля МАЗ-200.

Коробка передач — пятиступенчатая, с синхронизированными II, III, IV и V передачами (также с автомобиля МАЗ-200). В ней предусмотрена установка механизма отбора мощности для привода тяговой лебедки.

Раздаточная коробка — трехвальная, двухступенчатая. В ее конструкцию с целью увеличения срока службы механизмов трансмиссии и уменьшения износа шин включен межосевой несимметричный дифференциал, обеспечивающий разность оборотов ведущих мостов и распределяющий крутящий момент между передним и задними мостами в отношении 1 : 2. Межосевой дифференциал выполнен блокируемым, что способствует повышению проходимости автомобиля. Механизм управления раздаточной коробкой снабжен блокирующим устройством, предотвращающим включение низшей передачи при выключенном переднем мосте.

Карданная передача состоит из 4 валов открытого типа, шлицевые соединения и шарниры которых унифицированы с соответствующими деталями грузовых автомобилей ЗИЛ и МАЗ.

Ведущие мосты имеют стальные литые картеры с запрессованными в них кожухами полуосей. Двухступенчатые главные передачи (I ступень — коническая пара со спиральным зубом, II — цилиндрическая косозубая пара), вместе с коническими дифференциалами собраны в отдельные редукторы. Главные передачи всех мостов взаимозаменяемые. Полуоси полностью разгруженные. На переднем мосту они имеют шарниры равных угловых скоростей дискового типа. Со стороны фланца во всех полуосях просверлены торцевые и радиальные каналы для подвода воздуха к шинам.

Автомобиль «Урал 375Т».

Передняя подвеска — на полуэллиптических рессорах, передние концы которых закреплены на пальцах, а задние — в резиновых подушках. На автомобилях «Урал-375» временно установлены гидравлические амортизаторы типа МАЗ-200. Задняя подвеска — балансирная на двух полуэллиптических рессорах. Концы их через сменные опоры расположенные в проемах кронштейнов, опираются на кожухи полуосей среднего и заднего мостов. Средняя часть рессор закреплена стремянками на балансире. Реактивные моменты и толкающие усилия передаются на раму реактивными штангами. Для уменьшения напряжений в рессорах при отрыве среднего или заднего мостов от дороги и для ограничения угловых перемещений заднего карданного вала в конструкции подвески предусмотрены ограничители отбоя, выполненные в виде тросовых петель.

Рулевое управление имеет гидравлический усилитель, воздействующий непосредственно на рычаг правой поворотной цапфы. Работу гидроусилителя координирует золотник, расположенный на картере рулевого механизма. Последний представляет собой передаточную пару МАЗ-200. Золотник работает за счет осевой силы, возникающей на червяке при повороте рулевого колеса. Давление в системе создается гидравлическим насосом коловратного типа, приводимым во вращение от двигателя, и поддерживается редукционным клапаном насоса и клапаном ограничения расхода. Гидравлическая система обеспечивает, помимо работы гидроусилителя руля, работу гидравлического подъемника запасного колеса. На всех модификациях автомобиля «Урал-375» гидравлические подъемники одинаковые.

Тормоза — колодочные, открытые



Автомобиль «Урал 375А».

пальцевым креплением колодок (автоматическая регулировка зазора осуществляется специальным устройством на поршне гидравлического цилиндра). Привод тормозов — пневмогидравлический. На тормозные колодки воздействуют поршни колесных гидравлических цилиндров. Давление в системе создается сжатым воздухом (от двухцилиндрового компрессора), поступающим к поршням воздушного цилиндра силового агрегата тормозов, с последующей передачей усилия через шток на поршень главного тормозного цилиндра. Управление тормозами — от педали при помощи тормозного крана типа МАЗ. Предусмотрен отбор воздуха для тормозной системы прицепа. Ручной тормоз — барабанного типа с двумя колодками, внутренней и наружной. Барабан расположен на ведомом валу раздаточной коробки.

Автомобиль снабжен системой центрального регулирования воздуха в шинах. Она состоит из центрального крана управления, блока шинных кранов, воздухопроводов, сальниковых узлов в ступицах колес и колесных кранов. Питание системы — от компрессора.

Колеса — одинарные. Шины — специальные, рассчитанные на работу при внутреннем давлении от 0,7 кг/см² до 3,2 кг/см². Размер шин 14.00—20. Обод — разборный.

Система электрооборудования — однопроводная, с отрицательным полюсом, соединенным с массой, экранированная. Рабочее напряжение в системе — 12 вольт.

Кабина — металлическая, трехместная. Предусмотрено два ее типа: с откидным мягким верхом и откидным стеклом и цельнометаллическая с панорамным стеклом. Сиденье шофера — регулируемое. Кабина снабжена отопителями и вентиляторами обдува стекол.

Капот — аллигаторного типа, крылья — плоские, трапециевидной формы. Фары расположены под крыльями и защищены спереди решетками, а сзади металлическими колпаками. Все детали оперения жестко связаны между собой болтовыми соединениями и закреплены на раме на резиновых подушках.

Каждая из модификаций имеет своеобразную конструкцию кузова. На автомобиле «Урал-375» установлена цельнометаллическая платформа со съемным тентом, наставными бортами и откидными скамейками. Задний борт — откидной. Платформа автомобиля «Урал-375Т» — с металлическим основанием и деревянными бортами. Задний и боковые борта — откидные. Автомобиль «Урал-375А» снабжен закрытым кузовом.

В задней части рамы автомобиля «Урал-375» может устанавливаться тяговая лебедка, привод которой осуществляется карданными валами с промежуточными опорами вдоль правого лонжерона рамы.

В 1958 и 1959 годах были проведены заводские и государственные испытания автомобилей «Урал-375». Они позволили определить эксплуатационные качества автомобилей. В нынешнем году Уральский автозавод им. Сталина выпустит первую партию автомобилей «Урал-375».

Инж. А. РУБИНШТЕЙН.

КОМФОРТ И НЕОБХОДИМОСТЬ

В Измайловском парке Москвы недавно закрылась выставка «Автомобильный туризм». Наряду с промышленными образцами на ней были представлены и экспонаты, сделанные своими руками.

Когда организаторы выставки обратились к московским автолюбителям с просьбой принять в ней участие, на их приглашение откликнулись лишь немногие. Но, глядя на представленные здесь своеобразные экспонаты, лишний раз убеждаешься, как, должно быть, облегчают жизнь автолюбителя все эти палатки-гаражи и самовытаскиватели, шезлонги и складные ведра, надувной матрац и резиновая лейка, чемодан-шкаф-столик и приспособление для подкраски автомобиля...

Комфорт и необходимость! Каждый, кто побывал в Измайлове, не мог не заметить эти две особенности выставки. Одни экспонаты — это в основном предметы, создающие повышенные удобства для путешественника, другие — это различные приспособления для технического обслуживания автомобиля и повышения его проходимости.

Кто из автолюбителей отказался бы иметь, например, небольшой по размерам легкий грузовой прицеп-платформу к автомобилю «Москвич». Простой по устройству, дешевый в эксплуатации.

Конструктору почти не пришлось заново изготовлять детали, они были куплены в магазине. Исключение составляет, пожалуй, лишь рама, сваренная из труб диаметром ³/₄ дюйма, да кузов, сделанный из десятимиллиметровой фанеры. Достаточная длина (1500 мм) и ширина (1250 мм) кузова позволяют перевозить довольно громоздкие и тяжелые (400 кг) вещи. В случае необходимости кузов можно снять и на его месте укрепить лодку.

Прицеп имеет хорошую амортизацию. Это достигнуто путем применения пружинной подвески с резиновыми ограничителями и фрикционными амортизаторами. Колеса взяты с мотоколяски СЗА. Малиновые крылья в сочетании с кузовом, окрашенным в ярко-желтый цвет, придают прицепу красивый внешний вид.

— Сколько он стоит?

Экскурсовод лишь разводит руками.

— Это только для выставки, — не без иронии замечает один из посетителей.

Действительно, таких прицепов у нас единицы. И сделаны они руками автолюбителей. Промышленностью грузовые прицепы не выпускаются. А жаль!

Некоторые из экспонатов, представленных на выставке, уже были описаны в журнале «За рулем». Расскажем о новых.

Живой интерес у посетителей вызывает портативная «моечная установка», свободно умещающаяся... в перчаточном ящике. Она состоит из резинового шланга, на одном конце которого укреплен свинцовый наконечник с отверстием. Другой конец соединен с алюминиевой трубкой. На нее насажена деревянная круглая щетка с отверстиями. В центральную часть трубки с помощью тройника вставлена резиновая груша. Укрепив на высоком месте (дерево, забор) ведро с водой, нужно опустить в него свинцовый наконечник и выкачать воздух из трубки. Подготовка закончена. Можно приступать к мойке автомобиля.

Интересно приспособление для смазки автомобиля (винтовой «пробойник»). Его основу составляет полый цилиндр, в который ввернут шток. В нижней части цилиндра имеется колпачковая масленка. Она служит для наполнения цилиндра смазкой, которая выдавливается из него винтовым штоком под большим давлением. Так пробиваются самые «забитые» масленки.

Обыкновенный домкрат «Победы» может, оказывается, быть в то же время лебедкой. Для этого к верхней части стойки домкрата нужно лишь приварить металлическое кольцо.

Если оборудование, показанное автолюбителями, отличалось своим многообразием и оригинальностью, то этого, к сожалению, нельзя сказать об экспонатах промышленного изготовления. Исключение представлял, пожалуй, лишь опытный образец прицепа-дачи Рижского завода РАФ. Прицеп рассчитан на четырех человек. Конструкторы позаботились об удобствах путешественников. Салон производит впечатление небольшой уютной комнаты, где имеется все, чтобы можно было отдохнуть, приготовить обед, умыться. Мягкие диваны с откидывающимися спинками, кухонные, платяные, продуктовые шкафы, газовый баллон, умывальники — все это создает комфортабельную обстановку.

С наружной стороны к прицепу крепится на алюминиевых стойках тент. Легкий разборный столик и четыре стула под ним образуют походную столовую.

На выставке были показаны довольно удобные брезентовые палатки для четырех и двух человек. Но автомобилисту хотелось бы иметь такие палатки, которые служили бы одновременно и жильем и гаражом.

Понравилась посетителям выставки переносная электромагнитная лампа, которую можно укрепить к любому месту кузова автомобиля. Вызывают интерес и такие экспонаты, как щетка-пылесос, электрический вулканизатор для ремонта камер в пути, багажник на крыше автомобиля, цепи противоскольжения.

Мы перечислили почти все «чисто» автомобильное оборудование промышленного изготовления. Почему же так скупо оно было представлено на выставке?

Ассортимент дополнительного автомобильного оборудования, выпускаемого промышленностью, явно недостаточен. Это тем более прискорбно, что многие предметы нужны не только туристу, уезжающему в дальнее путешествие, но и каждому автолюбителю.

Н. ВАСИЛЬЕВ.

Автолюбитель И. Гирцович — у сконструированного им прицепа для автомобиля «Москвич».



Таганрогские

СМЕНА ЧЕМПИОНОВ

IV ВСЕСОЮЗНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ — 1960 ГОД

В июле нынешнего года Таганрог стал свидетелем самых крупных соревнований автомоделистов. Здесь было разыграно лично-командное первенство СССР по автомодельному спорту.

За первое место боролись тринадцать команд. Среди участников встречи, прибывших из одиннадцати союзных республик, городов Москвы и Ленинграда, было восемь мастеров спорта, 93 разрядника. Как и в прошлом году, основными претендентами на первое место выступали команды советской столицы и РСФСР.

Первыми на корт вышли спортсмены, представившие модели с электрическими двигателями. Звание чемпиона в этом классе завоевал представитель Москвы Ю. Степанов. Его модель на техническом осмотре получила 40 баллов, а на корте развила скорость 48,2 км/час. Чемпион третьих Всесоюзных соревнований В. Якубович (команда РСФСР) занял второе место.

По сравнению с прошлым годом скорости прохождения дистанции электромоделями значительно возросли, а их кузова отличались более тщательной отделкой и оригинальностью формы. Ни одна команда в этом классе не получила штрафных очков.

В классе полумакетов с двигателями внутреннего сгорания 1,5 см³ лучших результатов добился представитель Киргизии С. Чайков. Ему и присвоено звание чемпиона Советского Союза. Прошлогодний чемпион Е. Лютов (Украина) довольствовался третьим местом. Среди моделей, выставленных командами, наибольшую скорость развил полумакет, сделанный Г. Дзеныпсом (Латвийская ССР). Латвийский спортсмен принес своей команде 1-е место.

Чемпионом в классе полумакетов с рабочим объемом двигателя 2,5 см³ стал спортсмен третьего разряда В. Латков (г. Новочеркасск, команда РСФСР).

Результаты ходовых испытаний полумакетов с пятикубовыми двигателями внутреннего сгорания впервые шли в зачет командам. К сожалению, линию финиша пересекла только половина моделей, стартовавших в этом классе.

Следует отметить, что полумакеты всех кубатур были изготовлены небрежно. Особенно бросалось в глаза незнание устройства отдельных узлов автомобиля. Отсюда и низкий балл, получаемый спортсменами на техническом осмотре.

В классе гоночных моделей с двигателями внутреннего сгорания 1,5 см³ молодой моделист из Таганрога В. Киреев стал чемпионом СССР. Ему же принадлежит рекорд Союза в данной кубатуре; в классе гоночных автомоделей с рабочим объемом двигателя 2,5 см³ звание чемпиона СССР завоевал украинский спортсмен Е. Аржанов. Его модель развила скорость 112,5 км/час, перекрыв рекордное время модели, изготовленной мастером спорта О. Гречко (Новочеркасск).

Очень напряженно проходили соревнования гоночных пятикубовых моделей. Однако на пятисотметровой дистанции ни одному моделисту не удалось установить рекорда Советского Союза. Мастера спорта Б. Ефимов (Москва) и О. Гречко (РСФСР) принесли своим командам штрафные очки. Наивысшую скорость — 120,1 км/час развила на корте модель с двигателем внутренн го сгорания 5 см³, построенная ленинградцем Е. Гусевым, который удостоен ленты чемпиона. Призом журнала «За рулем» награжден школьник М. Осипов (команда Азербайджана). Его модель отстала от модели чемпиона всего лишь на 3,3 км/час.

Не порадовали своими результатами конструкторы радиоуправляемых моделей. Только представителям четырех команд удалось провести модели по всей дистанции. По обязательной программе первое место среди радиоуправляемых моделей завоевал П. Кузнецов (РСФСР).

В итоге острой спортивной борьбы первое место и кубок журнала «За рулем» присуждены команде г. Москвы, набравшей 30 баллов. На второе место вышла команда Российской Федерации. Большого успеха добились спортсмены Латвийской ССР. В прошлогодней встрече они заняли двенадцатое, предпоследнее место, а в Таганроге вышли на третье.

Результаты четвертых Всесоюзных соревнований свидетельствуют о росте мастерства наших спортсменов. По сравнению с прошлым годом скорости прохождения моделями дистанции возросли. Однако они все еще ниже скоростей, достигнутых моделистами европейских стран.

Несколько слов об организации самих соревнований. Надо признать, что место проведения встречи (г. Таганрог) было выбрано неудачно. Вместо корта моделям пришлось стартовать на танцевальной площадке. В связи с этим не было возможности составить четкий график на каждый день соревнований. Тренироваться моделистам приходилось ночью, либо рано утром. И это, конечно, отрицательно сказалось на результатах. Неудобно было и то, что «корт» находился далеко от места размещения команд.

Дирекция соревнований не справлялась со своими обязанностями. Поэтому судейской коллегии пришлось заботиться о размещении участников встречи, о их питании и т. д. В будущем следует освобождать от основной работы лиц, назначаемых директорами соревнований.

Каждая команда приезжает на соревнования с представителем. К сожалению, многие из них не могут оказать моделистам помощи. Республиканским комитетам ДОСААФ необходимо назначать руководителями команд лиц, хорошо разбирающихся в автомодельном спорте и вопросах судейства.

Как уже говорилось, часть моделей была выполнена не совсем грамотно. Отдельные моделисты не умеют составлять горючие смеси в зависимости от атмосферных условий. Это лишний раз подтверждает, что не все республикан-



Для автомоделей не надо гаража. Они легко размещаются в маленьком чемодане.

На корте



старты

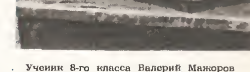
ские комитеты ДОСААФ заботятся о развитии автомоделизма, не обеспечивают спортсменов необходимой литературой, чертежами, материалами. Уместен упрек и в адрес Центральной лаборатории автомоделизма ЦАМК СССР, которая еще не стала центром пропаганды и обобщения опыта ведущих мастеров автомодельного спорта.

Непосредственное знакомство с конструкциями лучших моделей, несомненно, принесло бы большую пользу спортсменам. Однако судейская коллегия четвертых соревнований (главный судья Е. Дискин) почему-то не провела технической конференции с подробным разбором лучших и худших моделей. Не была организована и выставка моделей, занявших призовые места.

Первенство 1961 года намечено провести в Расторгуеве. Уже сейчас руководителям ЦАМК следует позаботиться о постройке тренировочного корта и площадки для испытания радиоуправляемых моделей.

Много предстоит поработать моделистам, готовясь к встречам будущего года. Надеемся, что в них примут участие и спортсмены Молдавии, Эстонии, Литвы и Грузии, которые до сих пор не выставляли свои модели на старт всесоюзных соревнований.

А. СЛАВИН,
председатель автомодельного комитета ФАМС СССР.



Ученик 8-го класса Валерий Мажоров искусно выполнил модель автомобиля, на котором ездил Владимир Ильич Ленин.



Успех ростовчан

I ВСЕРОССИЙСКИЕ СОРЕВНОВАНИЯ ШКОЛЬНИКОВ

Посетители Таганрогского парка культуры и отдыха подолгу простаивали у стола, где демонстрировался миниатюрный автомобиль с номерным знаком 236. Это модель автомобиля, на котором ездил Владимир Ильич Ленин. Она была представлена в числе других настольных моделей на первых республиканских соревнованиях автомоделистов-школьников учеником восьмого класса из города Орла Валерием Мажоровым. За точность копирования и тщательность отделки ему был присужден диплом 1-й степени и вручен приз.

В соревнованиях на первенство РСФСР участвовали не только настольные модели, но и модели с резиновыми двигателями, двигателями внутреннего сгорания всех кубатур, радиоуправляемые. На таганрогском корте встретились юные спортсмены из двух автономных республик, десяти областей, трех краев, городов Москвы и Ленинграда. Соревнования проводились по двум возрастным группам: младшей — в возрасте от 12 до 16 лет и старшей — 16—18 лет. Победитель определялся в каждой возрастной группе.

Успешно выступили юные конструкторы Ростовской области. Гоночная модель Юрия Шкрабина (Таганрог) с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания 1,5 см³ прошла пятисотметровую дистанцию со скоростью 78,94 км/час. В старшей группе в данном классе моделей также лидировал представитель Ростовской области А. Княжеченко. Много призовых мест завоевали школьники, занимающиеся автомоделизмом в секции при Ярославском областном автомотоклубе ДОСААФ, и калужане. Высокую оценку технической комиссии заслужили модели, изготовленные учащимися школ г. Жуковского (Московская область).





Шестиклассник Гена Танайцев из города Жуковского успешно выступил на первых всероссийских соревнованиях школьников-автомоделистов. Не отстала от него и Люда Свиридова из г. Новочеркасска. Ей присужден приз журнала «За рулем».



Нам бы такой автомобиль!

Соревнования показали, что автомоделизм среди школьников становится все более массовым. Большинство участников встречи — воспитанники домов пионеров и станций юных техников. К сожалению, на таганрогском корте было очень мало питомцев секций автомотоклубов ДОСААФ.

Очередное первенство РСФСР предполагается провести через два года. Срок вполне достаточный, чтобы лучше подготовиться к соревнованиям и провести их с лично-командным зачетом.

Стоит подумать и о разработке специальных (несколько облегченных) правил соревнований только для школьников. Здравый смысл подсказывает, что нельзя подходить с одной меркой к инженеру и пятикласснику, занимающимся моделизмом.

Еще одно замечание. До сих пор школьники выступали на первенстве Советского Союза по автомодельному спорту в составах команд союзных республик, городов Москвы и Ленинграда наряду со взрослыми. Сейчас автомоделизм находится на такой стадии развития, что уже пора самостоятельно проводить всесоюзные встречи школьников, тем более, что в некоторых союзных республиках соревнования моделистов — учащихся школ уже проводились.

Г. ШПРЕРЕГЕН,
судья республиканской категории по автомодельному спорту.

Гоночная модель с двигателем внутреннего сгорания 5 см³ ленинградца Е. Гусева прошла дистанцию со скоростью 120,1 км/час. На снимке: Е. Гусев (первый справа) готовит модель к очередному старту.

—500 моделей



МОЙ САМОДЕЛЬНЫЙ

В. ЯНУСОВ

Мысль о создании автомобиля своими силами возникла у меня давно. Долгие годы я был мотолюбителем, имел мотоцикл ИЖ-49. На базе его мне удалось в 1957 году построить свой первый автомобиль. Собственно говоря, это был «мотоцикл в упряжке». Он оказался удобным транспортным средством, но имел серьезные недостатки.

Маленькая удача окрылила меня. Я решил построить новый автомобиль. К проектированию его приступил зимой 1958 года. Работал около двух лет, да и сейчас, когда уже езжу на нем, продолжаю совершенствовать узлы и агрегаты.

Что же представляет собой моя машина? Это четырехместная четырехколесная микролитражка длиной 3200 мм, шириной 1500 мм, высотой (без нагрузки) 1300 мм. Колея ее передних колес равна 1250 мм, задних — 1150 мм, колесная база — 2000 мм. Передний угол свеса составляет 30°, задний — 20°, минимальный дорожный просвет — 170 мм. Сухой вес автомобиля — 340 кг.

Сиденье водителя и одного пассажира выполнены по общепринятой схеме. Сиденья двух других пассажиров расположены сзади вдоль бортов кузова одно против другого.

Колеса взяты с мотоколяски Серпуховского мотоциклетного завода. Кузов — дюралевый, клепаный, безрамной конструкции. Основу его составляют два продольных борта, связанных между собой профилированным полом и двумя поперечинами, сваренными из тонкостенных труб.

Все изгибающие моменты, действующие в продольной плоскости машины, воспринимаются бортами, а действующие в поперечной плоскости — сварными фермами. Прочный и легкий кузов удалось получить не только благодаря применению профилированного дюраля, но и вследствие отсутствия дверных проемов. В автомобиль можно садиться, «перешагивая» с наружной вспомогательной подножки через невысокие борта кузова.

Верх кузова представляет собой передний неподвижный козырек, среднюю сдвигающуюся часть и задний откидывающийся козырек. Каждая из 3 частей имеет каркас из тонких стальных труб и обшивку из органического стекла. Последняя обеспечивает хорошую обзорность как водителю, так и пассажирам.

Средняя часть верха с помощью малогабаритных шарикоподшипников может перемещаться вдоль автомобиля на специальных направляющих, приклепанных к бортам. Она сдвигается на 80 процентов длины пассажирской части кузова, благодаря чему можно беспрепятственно производить посадку и высадку, а также в зависимости от метеорологических условий совершать поездку «под крышей» или с открытым верхом. Сзади направляющие вместе с ободами бортов и габаритными фонарями образуют как бы два маленьких киля.

Задний козырек изготовлен за одно целое с задним поперечным листом обшивки, который является капотом двигателя. При закрытом капоте сдвигающаяся часть верха проходит над задним козырьком, а при открытом козырек уходит под нее.

ДВИГАТЕЛЬ

Двигатель расположен сзади. Он взят с серийного мотоцикла М-72 и установлен «задом наперед».

Мотоциклетный двигатель подвергнут незначительной переделке. Его пришлось снабдить специальной системой охлаждения. Для этой цели вместо генератора установлен такой же по форме корпус привода вентилятора, внутри которого на двух шарикоподшипниках вращается валик привода. На одном его конце посажена шестерня, снятая с валика генератора, а на другом — монтируется фрикционный ролик привода самого вентилятора.

Вентилятор представляет собой диск с 8 лопатками. В ступице последнего монтируются два подшипника — один конический роликовый, а другой шариковый; вентилятор вращается на консольной неподвижной оси, закрепленной своим основанием в гнезде воздушного фильтра на коробке передач.

Вентилятор заключен в дюралевый кожух, от которого отходят два рукава к кожухам, охватывающим цилиндры. В том месте, где воздухоподводящие рукава проходят над карбюраторами, сделаны легкосъемные крышки для доступа к ним.

Генератор пришлось разместить на раме, сбоку двигателя. Его якорь получает вращение посредством клиновидного ремня от шкива, устанавливаемого на удлинителе коленчатого вала. Удлинитель монтируется на носке коленчатого вала. Конец его выполнен как храповик и служит для пуска холодного двигателя пусковой рукояткой.

Подогретый двигатель пускается с места водителя специальным ручным рычагом, который тросом соединяется с сектором, насаживаемым на валик кик-стартера взамен мотоциклетной ножной педали запуска.

Вместо рычага ножного переключателя передач монтируется соленоидная катушка дистанционного управления коробкой передач, а вместо рычага ручного переключателя — ролик. На последнем размещается пара тросов, идущая к сектору ручного переключения передач на левом борту у сиденья водителя. Туда же на левый борт к другому сектору выводится трос от механизма опережения зажигания.

Этим и ограничивается переделка, если не считать установку датчиков термопар под свечи зажигания для контроля за температурой головок цилиндров.

ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА И ПОДВЕСКА ЗАДНИХ КОЛЕС

Главная передача выполнена по обычной автомобильной схеме. В цилиндрической коробке, являющейся картером, располагается пара конических шестерен со спиральным зубом и подшипниками. Валик малой ведущей шестерни через упругую резиновую муфту (от мотоцикла М-72) соединяется с выходным валиком коробки передач. Большая ведомая шестерня крепится болтами к коробке собственно дифференциала. В качестве полуосевых шестерен и шестерен сателлитов использованы одноименные шестерни дифференциала автомобиля «Москвич».

Картер главной передачи крепится болтами к задней ферме кузова.

Полуоси у выхода из картера обрезаются и здесь монтируются резиновые эластичные муфты от мотоцикла М-72. Дальнейшее продолжение полуосей представляет собой уже подвеску задних колес. Полуоси доходят до вилок задних колес, проходят через их верхние концы и вращаются в вилках на игольчатых герметических подшипниках. Сами вилки с помощью бронзовых втулок закрепляются на задней поперечине кузова так, что каждая из них может качаться независимо одна от другой.

На полуосях внутри вилок крепятся ведущие звездочки цепной передачи. Цепи от них идут к звездочкам на ступицах колес.

Оси колес закрепляются в перьях вилок подобно задним колесам мотоциклов, что позволяет регулировать натяжение цепей.



Рис. 2. Схема управления переключением передач.

Рис. 1. Общий вид автомобиля.

АВТОМОБИЛЬ

Тормозные барабаны крепятся на ступицах колес. Тормоза имеют механический привод. На каждом колесе — по 4 колодочки от тормозов мотоциклов К-125, К-55 и им подобных.

Свободные концы вилок посредством амортизаторов от мотоцикла ИЖ-56 соединяются с бортами кузова и подмоторной рамой. Амплитуда колебаний колес на неровностях дороги составляет в зависимости от нагрузки от 75 до 120 мм.

Благодаря такой системе удалось получить большой дорожный просвет, мягкость и независимость подвески.

В дальнейшем предполагается заключить цепную передачу в масляную ванну, а тормоза снабдить гидравлическим приводом.

ПОДВЕСКА И УПРАВЛЕНИЕ ПОВОРОТОМ ПЕРЕДНИХ КОЛЕС

Передние колеса крепятся к передней поперечине кузова посредством вилок мотоциклетного типа. В поперечине имеются узлы с шариковыми упорными подшипниками от мотоцикла М-72. В них и вращаются оси главных вилок. Перья последних заканчиваются двумя бронзовыми втулками, через которые проходят пальцы маятниковых вилок. На своих свободных задних концах они имеют проушины для осей колес и для крепления амортизаторов от мотоцикла К-175.

К внешним перьям маятниковых вилок крепятся ступицы тормозных дисков. Передние колеса, тормозные барабаны и колодки такие же, как и задние.

Колебания передних колес на неровностях дороги при такой подвеске независимые. Амплитуда колебаний такая же, как у задних колес. Каждая из осей главных вилок в своей верхней части имеет квадратный запил, на котором фиксируется гайкой поворотный рычаг.

Поворотные рычаги вместе с соединяющей их горизонтальной тягой образуют рулевую трапецию, необходимую для дифференциального поворота колес при повороте машины в ту или иную сторону. Таким образом, оба колеса при поворотах бывают взаимосвязанными.

Ведущей вилкой является левая. На ее внутреннем пере имеется шарнир-проушина, к которому подходит тяга от механизма управления. Последний состоит из продольного вала с кронштейном и рычагом, закрепленного под полом впереди водителя, и ручки управления самолетного типа.

Ручка закрепляется в кронштейне вала и может совершать движения самостоятельные (вперед и назад) и совместные с валом (влево — вправо). Рычаг, приваренный к переднему концу вала управления, лежит в одной плоскости с ручкой и соединяется при помощи тяги с главной вилкой левого колеса.

Работает вся система следующим образом. Например, водитель отклонил ручку влево. Вал управления вместе с рычагом повернется тоже влево и переместит тягу. Последняя, воздействуя на левую вилку, развернет ее влево, а поворотный рычаг через верхнюю соединительную горизонтальную тягу повернет в ту же сторону правую вилку вместе с колесом. В результате автомобиль начнет поворачиваться влево.

УПРАВЛЕНИЕ ТОРМОЗАМИ, СЦЕПЛЕНИЕМ И ДРОССЕЛЯМИ КАРБЮРАТОРОВ

Управление тормозами, сцеплением и дросселями карбюраторов связано с продольными движениями указанной выше ручки.

Если водитель потянул ручку управления полностью на себя, то это будет соответствовать полностью заторможенному состоянию автомобиля, выключенному сцеплению и малому «газу». Когда он начнет отклонять ручку «от себя», т. е. вперед, то сначала отпустятся тормоза, затем начнет увеличиваться открытие дросселя и включаться сцепление. При дальнейшем перемещении ручки вперед будет прибавляться «газ» вплоть до полного открытия дросселя. При обратном ее движении все будет происходить наоборот. О моменте выключения и включения сцепления сигнализирует загорание или потухание зеленой лампочки на щитке приборов.

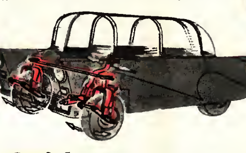


Рис. 3. Схема рулевого управления автомобилем.

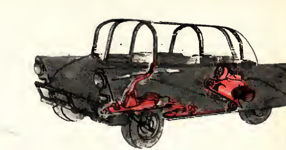


Рис. 5. Схема управления сцеплением.

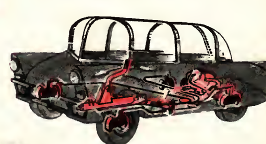


Рис. 4. Схема управления тормозами и газом.

Рисунки Г. Возлинского.

Передачи переключаются механически или электрически. Рычаг механического переключателя находится на борту под левой рукой водителя, а кнопка электрического переключателя — в верхнем торце ручки управления под большим пальцем правой руки. Кнопка может иметь 5 положений. Среднее (I) — нейтральное; правое (IV) — включаются указатели правого поворота; левое (V) — включаются указатели левого поворота; заднее (II) — дается импульс тока на уменьшение передачи; переднее (III) — дается импульс тока на увеличение передачи. Провода от позиций переключения идут к соленоиду, сердечник которого связан с рычагом ножного переключения передач на коробке.

Таким образом, управлять машиной можно только одной правой рукой. После того как двигатель прогрет, ручка берется на себя до загорания зеленой лампочки и нажимается кнопка «назад». Тем самым включается первая передача. Затем ручка плавно отклоняется вперед и автомобиль трогается с места. После разгона ручка берется на себя опять до загорания зеленой лампочки и кнопка нажимается 2 раза «вперед». Тем самым производится переключение с первой передачи на вторую.

После разгона на второй передаче аналогично включается третья и т. д.

При необходимости экстренной остановки водитель берет ручку «на себя» и тем самым сбрасывает полностью газ, выключает сцепление и зажимает тормоза. Контроль за положением выключенного сцепления по зеленой лампочке необходим начинающему водителю. После 5—10 переключений этот момент легко запоминается по давлению на ручке, и водитель уже не смотрит на лампочку.

Объединенная работа всех этих устройств осуществляется с помощью блокирующего механизма. К нему и к тормозам идут тросы от нижнего конца ручки управления, а от него — к сцеплению и дросселю. Механизм представляет собой систему профилированных кулачков и рычагов, заключенных в герметическую коробку. Располагается он в задней части автомобиля, рядом с двигателем.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ И ПРИБОРЫ

Электрооборудование — обычного автомобильного типа. Источников тока два: генератор с двигателя М-72 и аккумуляторная батарея автомобиля «Москвич». Размещены они в отсеке двигателя.

Потребители тока: две фары (с мотоцикла К-125) с дальним, ближним и стояночным светом, по два передних и задних указателя поворота, два задних габаритных огня, фонарь номерного знака и стоп-сигнал.

На щитке приборов смонтированы: спидометр с мотоцикла М-72, два указателя температуры головок цилиндров, трехстрелочный индикатор (показывающий температуру, давление масла и наличие бензина) и вольтметр.

Калуга.

УКРАИНСКИЕ ВОДНОМОТОРНИКИ ВПЕРЕДИ

ПЕРВЕНСТВО ДОСААФ

В нынешнем году Тернополь стал центром ряда состязаний водномоторников. В начале августа на тернопольском озере были проведены всесоюзные лично-командные соревнования ДОСААФ по водно-моторному спорту. В них приняло участие более ста спортсменов — представителей сборных команд Москвы, Ленинграда, РСФСР, Украины, Белоруссии, Грузии, Армении, Азербайджана, Эстонии, Латвии и Литвы.

Программа предусматривала гонки скутеров класса СИ и СА, мотолодок МА и глиссеров ГА. Состязания начались стартами судов всех классов на дистанции 1 км. В первый день соревнований лидером стала команда Москвы, сборная Украины занимала второе место.

Интересная борьба развернулась на дистанции 2 × 10 км. После двух дней и здесь впереди были спортсмены Москвы и Украины. Между этими двумя коллективами на третий день развернулась основная борьба. Первое место и переходящий кубок ЦК ДОСААФ по водно-моторному спорту завоевали гонщики Украины ([illegible] очков), второе — первая команда Москвы (520,123), третье — команда Ленинграда ([illegible]).

Соревнования продемонстрировали возросшее мастерство гонщиков. Живой интерес у участников и зрителей вызвали глиссер воронежца Б. Слиникова и скутер казанского инженера К. Золотько. Хорошие ходовые качества показали мотолодки эстонцев Л. Сульби и Р. Ильвеса, ленинградцев А. Кипина и А. Смирнова, москвичей Е. Хрущевой и В. Лаврова.

Следует отметить большие технические и спортивные достижения ленинградца О. Гаврилова, выступавшего вне конкурса. В классе судов СИ на самодельном моторе он установил два новых всесоюзных рекорда на дистанциях 1 км (76,109 км/час) и 10 км ([illegible] км).

На соревнованиях были отдельные нарушения правил некоторыми спортсменами: неверное хождение в предстартовой зоне, и неточный выход на старт; подход на большой скорости к стоящим судам. Следует отметить и недостаточную подготовку моторов к стартам.

Успех соревнований был бы несравненно более значительным, если бы наши спортсмены располагали хорошими отечественными двигателями. Отсутствие надежных моторов не позволяет спортсменам добиться высоких результатов и значительно снижает эффективность многих состязаний. Поэтому ЦК ДОСААФ наметил провести ряд мероприятий, которые будут способствовать тому, чтобы в 1961—1962 годах был налажен выпуск хороших подвесных моторов.

Необходимо отметить равнодушное отношение ряда республиканских комитетов ДОСААФ к развитию водно-моторного спорта. В Молдавии, Казахстане, Киргизии, Туркмении слабо привлекаются к водно-моторному спорту широкие слои молодежи. Эти республики не прислали на соревнование своих команд. Опираясь на штатные и самодеятельные морские клубы, нужно шире создавать секции и кружки водно-моторного спорта на местах, вовлекая в них наиболее способную молодежь.

И. КУЛИК,
главный судья соревнований, судья республиканской категории.

Тернополь.

ПОБЕДИТЕЛИ ВСЕСОЮЗНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ДОСААФ ПО ВОДНО-МОТОРНОМУ СПОРТУ

КЛАСС СИ. 1 км. Войнова (Москва). В. Жуков (Украина); 2 × 10 км. Г. Войнова (Москва), В. Жуков (Украина).

КЛАСС СА. 1 км. Г. Пенько (Москва); 2 × 10 км. В. Петрухин (Москва).

КЛАСС МА. 1 км. Л. Сульби и Р. Ильвес (Эстония); 2 × 10 км. Е. Хрущева и В. Лавров (Москва).

КЛАСС ГА. 1 км. Е. Калинин (Москва); 10 км. В. Слиников (РСФСР)

Как провести

В финальные соревнования Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта включено, как известно, и автомобильное ралли. Отбор участников будет проводиться на районных, городских, областных и республиканских спартакиадах.

С ЧЕГО НАЧАТЬ?

Такие сложные соревнования, как ралли, требуют определенных расходов. Чтобы легче справиться с этим, к участию в соревновании следует привлечь как можно больше спортивных коллективов. Нужно заранее определить продолжительность соревнования и примерное количество участников. Средства должны быть запланированы заранее и выделены автомотоклубу соответствующим комитетом ДОСААФ. Кроме того, желательно, чтобы первичные и другие организации, участвующие в проведении ралли, приняли на себя часть расходов либо предоставили обслуживающий транспорт, бензин и т. д.

Подробную смету нужно составлять несколько позже, когда будет разработано и утверждено положение о соревнованиях. В смете необходимо предусмотреть средства на сохранение зарплаты и на питание спортсменов и судей; на медицинское обслуживание, спортивное оборудование и инвентарь; на работы по оборудованию старта-финиша и закрытого парка; на размножение спортивной документации; на командировки для выбора трассы и организации на ней контрольных пунктов; на награждения участников (призы, подарки, желательно также значки или жетоны).

Следует запланировать средства на агитационно-пропагандистские цели (радио, объявления в местной печати, листовки, афиши). Как сказано в постановлении президиума ЦК ДОСААФ, нужно стремиться, чтобы соревнования были платными. Поэтому необходимо позаботиться о билетах и об организации их продажи. Платными легко сделать различные дополнительные соревнования, входящие в комплекс ралли (ипподромные гонки, фигурное вождение и др.).

В зависимости от местных условий могут потребоваться и расходы на аренду помещения для дирекции соревнований и судейской коллегии.

ПОЛОЖЕНИЕ О СОРЕВНОВАНИЯХ

Разработка Положения о соревнованиях обычно поручается кому-либо из активистов, имеющих наибольший опыт. Далее оно рассматривается на расширенном заседании автомобильной секции с привлечением спортсменов, работников АМК и комитета ДОСААФ, спортивных судей. Окончательно отработанное Положение утверждается соответствующим комитетом ДОСААФ.

В Положении должны быть включены следующие основные вопросы:

место и время проведения соревнований; программа соревнования; участники соревнований; автомобили участников; вопросы зачета; документация; условия проведения соревнований; порядок награждения победителей.

В разделе «Программа соревнований» должны быть установлены продолжительность состязаний и протяженность трассы в соответствии с Единой спортивной классификацией, изложен примерный перечень дополнительных соревнований (по видам). В Положении нецелесообразно точно устанавливать количество и определять виды дополнительных соревнований, так как это поставит будущего начальника дистанции в сложное положение. Тут же нужно поместить и расписание соревнования, т. е. указать сроки приезда или сбора участников, прохождения ими мандатной комиссии, начала технического осмотра, старта и пр.

В третьем разделе указывается состав команд и экипажей. Иногда спортивную квалификацию участников приходится ограничивать в зависимости от масштаба и сложности соревнований. Если к ним допускаются спортсмены, не имеющие спортивных разрядов, то для них нужно установить минимальный водительский стаж.

В разделе о документах, представляемых участниками, должны быть указаны: удостоверение на право управления автомобилем; паспорт или другой документ, его заменяющий; медицинская справка о допуске спортсмена к данным соревнованиям.

Кроме того, Положением могут быть предусмотрены следующие документы: классификационный билет (если к соревнованиям допускаются только спортсмены-разрядники); талон технического паспорта, предъявляемый одним из членов экипажа (если к соревнованиям допускаются только спортсмены на собственных автомобилях); страховой полис и др.

НА КАКИХ АВТОМОБИЛЯХ МОЖНО СОРЕВНОВАТЬСЯ

В Положении должно быть совершенно четко определено, какие автомобили допускаются к соревнованиям, по каким группам и классам. При этом нужно использовать классификацию, которую ежегодно разрабатывает Федерация автомотоспорта СССР для Всесоюзного первенства. В зависимости от местных условий разрешается допускать к соревнованиям и другие автомобили. Иногда можно ограничивать их принадлежность. Например, к некоторым ралли, проводимым Московским АМК, допускаются спортсмены только на собственных автомобилях. Это уравнивает условия для всех участников, повышает их заинтересованность и позволяет привлечь к соревнованиям широкие круги шоферов-любителей. Такое ограничение было при-

Местные РАЛЛИ

С этого номера редакция начинает публиковать серию статей в помощь организаторам местных ралли. Публикуемые здесь практические советы по проведению соревнований основаны на опыте Центрального и Московского автомотоклубов ДОСААФ.

менено, например, в «Ралли Кавказ», «Ралли Севастополь» и др.

Обычно в ралли принимают участие спортсмены только на стандартных автомобилях. Однако иногда к соревнованиям допускаются и специально подготовленные автомобили. В этом случае необходимо установить комплекс технических требований, предъявляемых к ним, и указать, в какой класс или группу они могут быть включены.

Что касается стандартных автомобилей, то большинство участников сами снабжают их дополнительным оборудованием и различными усовершенствованиями. Чтобы не было недоразумений, следует оговорить, какие отклонения от заводской комплектности допустимы. Это могут быть дополнительные запасные колеса, покрышки, электрооборудование, приборы, облегчающие соблюдение заданных скоростей и для контроля за работой двигателя, а также масляные радиаторы и устройства туристского назначения. Кроме того, в машинах могут быть дополнительные емкости для горючего, воды, масла, разрешается применять приспособления для обмыва стекол. В отдельных случаях, например, на зимних ралли может быть рекомендовано применение средств, повышающих проходимость автомобилей.

ЗАЧЕТ И ПРИНЦИП РАСПИСАНИЯ

Вопросы зачета в Положении нужно оговорить особо. Располагая предварительными данными о количественном составе автомобилей по классам или группам, нужно решить, в каких зачетных группах они будут допущены к соревнованиям.

Иногда при небольшом количестве участников бывает целесообразно объединить некоторые классы или даже все участвующие автомобили в одну группу. Тогда в дорожных соревнованиях скорости для всех участников задаются одинаковые, а в дополнительных — применяется гандикап. Это обострит спортивную борьбу, если, конечно, уравнивающие коэффициенты (гандикап) будут назначены правильно. Коэффициенты могут быть вычислены, исходя из максимальной силы тяги на окружности колес, отнесенной к весу автомобиля.

Иногда можно использовать опыт прошлых соревнований и установить коэффициенты практическим путем. Но этот способ сложен и не всегда дает правильные результаты. Применять гандикап следует как можно реже и только в тех случаях, когда общее количество заявленных к старту спортсменов невелико, а выступают они на автомобилях нескольких разных марок или моделей.

Разумеется, прежде всего следует решить, какой принцип будет положен в основу дорожных испытаний. В литературе за последнее время часто упоминаются так называемые «три принципа расписания ралли»; не оспаривая этой терминологии, мы думаем, что здесь лучше и удобнее было бы говорить о двух основных принципах — «постоянного расписания» и «скользящего расписания».

В первом случае расписание прихода на пункты КВ остается неизменным, несмотря ни на какие отклонения от графика. Участники, имеющие опоздание, штрафуются на каждом пункте КВ до тех пор, пока «не войдут в график».

Во втором случае постоянным является время, заданное на прохождение расстояния между смежными пунктами КВ, и график при опоздании соответственно сдвигается. Этот принцип имеет две разновидности — иногда Положением участникам разрешается уменьшать опоздание по отношению к основному графику (до полной ликвидации), а иногда оговаривается, что участник обязан идти по новому, «сдвинутому» графику. В этом случае ликвидировать опоздание запрещается.

Когда используется первый из названных принципов, соревнования нередко приобретают скоростной характер. Рекомендовать этот принцип можно только для сильного состава спортсменов.

Второй принцип безопаснее. Его целесообразно применять в ралли любителей. Но расчеты как в пути, так и при подведении результатов гораздо сложнее.

Рассмотрим оба принципа на конкретных примерах. Предположим, что имеется следующий график:

КВ-5 — прибытие 12 час. 00 мин.
КВ-6 — прибытие 13 час. 15 мин.
КВ-7 — прибытие 14 час. 25 мин.

Время движения между пунктами соответственно равно 1 час 15 мин. и 1 час 10 мин. (Для упрощения льготное время не учитывается).

Предположим, что ралли проводятся по принципу «постоянного расписания». Экипаж прибыл на КВ-5 в 12 час. 20 мин., на КВ-6 в 13 час. 25 мин., на КВ-7 в 14 час. 25 мин. Таким образом, экипаж, прибывший на КВ-5 с опозданием на 20 мин., получает 20 штрафных очков. На КВ-6 он приходит с опозданием на 10 мин. и получает еще 10 штрафных очков, несмотря на то, что по графику ему положен 1 час 15 мин., а он затратил 1 час 05 мин.

Далее, на прохождение данного участка от КВ-6 до КВ-7 экипаж вновь затрачивает времени меньше, чем положено по основному графику, и приходит в 14 час. 25 мин., т. е. ликвидирует опоздание.

Теперь посмотрим, как изменится картина при том же графике, если применять «скользящее расписание». Естественно, что за двадцатиминутное опоздание на пункт КВ-5 экипажу начисляется 20 штрафных очков, но зато в дальнейшем его график сдвигается на 20 мин. Таким образом, на КВ-6 экипаж согласно новому графику имеет право прибыть в 13 час. 35 мин. (фактическое время прибытия на предыдущий пункт контроля времени плюс заданное время прохождения участка между пунктами КВ-5 и КВ-6: 12 час. 20 мин. + 1 час. 15 мин. = 13 час. 35 мин.). Поскольку он фактически прибыл в 13 час. 25 мин., ему на КВ-6 штрафные очки не начисляются. График снова сдвигается, но уже в сторону уменьшения отклонения от судейского графика.

При дальнейшем движении от КВ-6 до КВ-7 экипаж затратил не 1 час 10 мин., а 1 час 15 мин., т. е. снова увеличил опоздание на 5 мин. по отношению к новому графику. На КВ-7 он прибывает уже не в 14 час. 35 мин., а в 14 час. 40 мин., за что ему вновь начисляется 5 штрафных очков. График соответственно сдвигается на 5 мин. (а по отношению к графику, заданному судейской коллегией, опоздание составляет 15 мин.).

Порядок награждения победителей особых пояснений не требует. Желательно, кроме основных личных и командных призов, разыгрывать еще и дополнительные, например, в каждой группе автомобилей по результатам определенного скоростного соревнования.

К Положению могут быть приложены «Основные условия» проведения ралли, в которых излагаются дополнительные требования, указания, разъяснения, не вошедшие в данное Положение. Например, если в Положении указано, что основные агрегаты и приборы маркируются, то в «Основных условиях» подробно перечисляются все эти агрегаты и способы их маркировки или клеймения.

В «Основных условиях» должны содержаться правила поведения участников в закрытом парке, описание упражнений по фигурному вождению или других дополнительных соревнований. Таблица пенализации, принципы исчисления уравновешивающих коэффициентов и тому подобные сведения также включаются в «Основные условия».

Требования «Основных условий» обязательны для всех участников и судей. Конечно, не всегда нужны эти два документа. Иногда при проведении соревнования небольшого масштаба можно ограничиться одним Положением. Но в этом случае оно должно охватывать все вопросы. Нужно, однако, учесть, что «Основные условия» не пишут для одного соревнования. Это своего рода правила проведения и судейства ралли. Базироваться эти правила должны на «Общих условиях проведения автомобильных ралли», разрабатываемых ежегодно автомобильным комитетом ФАМС.

Вл. ЕГОРОВ,
мастер спорта, судья республиканской категории;

В. СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ,
тренер-инструктор ЦАМК,
судья республиканской категории.

(Продолжение следует)

НОЖНОЕ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ СВЕТА У «МОСКВИЧА-407»

При эксплуатации «Москвича-407» в ночное время нередко требуется перейти от езды с ближним светом на подфарники или с дальнего — на ближний свет, не выпуская из рук руля. Этого можно добиться, изменив схему включения фар и подфарников. При переделке центральный переключатель света, установленный на «Москвиче-407», заменяется на переключатель с автомобиля «Волга» (тип П-38) и устанавливается тепловой предохранитель от «Победы» или «Волги» (тип ПР2-Б).

Ниже приводится схема, пользуясь которой нетрудно произвести такое переоборудование. Цвет проводов принят по стандартной схеме электрооборудования автомобиля «Москвич-407».

Дополнительные провода присоединяются к клеммам № 4 и 6. Провод от клеммы № 4 протягивается до ножного переключателя, где подсоединяется к проводам дальнего света фар и контрольной лампе дальнего света, отсоединенным от клеммы ножного переключателя.

От клеммы № 6 провод идет к клемме ножного переключателя, к которой раньше были присоединены провода дальнего света.

В линии замок зажигания — клемма № 3 (красный провод) устанавливается тепловой предохранитель.

После переоборудования центральный переключатель света будет работать следующим образом:

Первое положение — нейтральное.

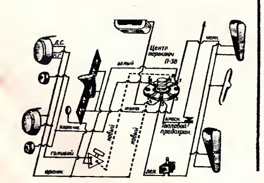
При втором положении (кнопка выдвинута до первого щелчка) включаются лампы габаритного света задних фонарей, номерного знака, а также габаритные лампы подфарников или, после переключения ножным переключателем, нити ближнего света фар.

При третьем положении (кнопка выдвинута до отказа) включаются лампы габаритного света задних фонарей, лампа номерного знака, ближний свет фар и контрольная лампа дальнего света.

При втором и третьем положении включаются лампы освещения приборов, причем при вращении ручки переключателя обеспечивается плавная регулировка силы света.

При всех трех положениях центрального переключателя зажигаются лампы стоп-сигнала и плафона кузова.

В. ДАЦКЕВИЧ.

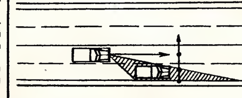


Ограничение скорости? НЕТ, ПУЛЬСИРУЮЩИЙ ПОТОК

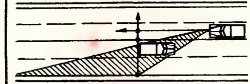
Организации пересечения пешеходами проезжей части дорог — одна из основных проблем безопасности движения.

До последнего времени в городах наиболее часто применяются пешеходные переходы, расположенные у перекрестков или в середине улиц. В тех местах, где потоки транспорта регулируются с помощью светофоров или милицейского жезла, безопасность пешеходов обеспечена лучше. Совсем иначе складывается обстановка там, где движение не регулируется. Здесь наиболее часто возникают два чреватых нежелательными последствиями варианта:

1) Пешеход внезапно появляется из-за радиатора одного автомобиля и рискует попасть под колеса другого, движущегося параллельно и несколько сзади.



2) Пешеход неожиданно возникает перед водителем встречного транспорта, появившись из-за задней части только что прошедшего в противоположном направлении автомобиля.



Возникновению аварийной обстановки в таких случаях способствует то, что между движущимся в одном и том же направлении транспортом часто сохраняются очень незначительные интервалы и дистанции. Слишком малы расстояния и между бортами встречных машин. При интенсивном движении транспорта (1000 единиц в час и более) видимость дороги для водителей из-за скученности автомобилей сильно ухудшена, поэтому переход пешеходов через проезжую часть становится опасным.

Но даже и при разреженном движении обеспечить безопасность перехода дорог и улиц не всегда можно. Вот несложный подсчет.

Принято считать, что для перехода только одной полосы движения (шириной в 3—3,5 м) одному пешеходу или компактной группе требуется не менее четырех с половиной секунд. За это время при скорости, например, 40 км/час автомобиль пройдет более 44 м. Дистанции же безопасности правилами движения даже для скорости в 50 км/час предусмотрена всего 30 м. Это расстояние автомобиль покроет всего за 2,2 сек. и наезд будет почти неотвратим.

Поэтому в населенных пунктах обычно стремятся обеспечить безопасность пешеходов путем ограничения скорости движения автотранспорта и запрещением обгона.

Но снижение скорости до 40 км/час и менее нецелесообразно. Это приводит к скоплению транспорта и ухудшению обстановки для движения пешеходов. Не оправдали себя и пешеходные переходы типа «зебра». Они сильно замедляют движение и дезориентируют водителя.

Наиболее реальным способом обеспечить безопасность пешеходов в населенных пунктах, на наш взгляд, является организация пульсирующего потока транспорта без ограничения скорости. Достигнуть этого можно с помощью простейших желобковых светофоров с автоматическим переключением сигналов. Одновременная остановка транспорта по красному сигналу светофора, установленного в начале и в конце населенного пункта, сроком на 12—15 сек. через каждые 30—40 сек. образует в потоке транспорта «окна» для безопасного перехода пешеходов через шоссе. При средней скорости движения 50 км/час за время остановки в 12 сек. такое «окно» получается длиной 150—200 м. Перемещаясь по всему населенному пункту, оно создает безопасные условия для перехода улицы в любом месте. Эта система быстро усваивается и пешеходами и водителями.

В тех случаях, когда шоссе пересекает постоянный поток пешеходов, для регулирования его движения целесообразно установить светофорный пост с автоматическим переключением сигналов. Когда же через шоссе в определенном месте систематически проходят отдельные пешеходы, лучше установить светофор с кнопочным управлением.

У нас в Ленинграде на внутригородском шоссе Революции, протяженностью около пяти километров, с помощью трех светофоров (без какого бы то ни было ограничения скорости движения) был организован пульсирующий поток движения транспорта. Благодаря этому число дорожных происшествий в 1959 году здесь сократилось почти на одну треть, а количество пострадавших уменьшилось на 29,7 процента. Положительные результаты «пульсирующий поток» дал и на проспекте Стачек.

Опыт показывает, что наряду со строительством эстакад, подземных тоннелей, устройством «островков безопасности» организация пульсирующего потока транспорта — один из важных путей, ведущих к снижению количества дорожных происшествий.

Б. АЛЕКСЕЕВ,
зам. начальника ГАИ Ленинграда.

„ГАНЗАМАТИК"

Автоматическая коробка передач с механической трансформацией крутящего момента

Западногерманская фирма Боргвард устанавливает на автомобилях модели 1960 года оригинальную автоматическую коробку передач «ганзаматик», которая в отличие от известных конструкций трансформаторов крутящего момента осуществляет передачу его механическим путем и без потерь мощности двигателя. По своему весу, габаритным размерам и коэффициенту полезного действия новая коробка соответствует обычным четырехступенчатым коробкам передач в блоке с фрикционным сцеплением. Конструктивно же она отличается весьма существенно, так как состоит из планетарной передачи, двух фрикционных сцеплений с гидравлическим приводом и трех тормозов. Устройство коробки позволяет использовать ее либо полностью как автомат (при определенном положении рычага-избирателя), либо как полуавтомат, когда водитель сам избирает передачу и изменяет число оборотов двигателя, а сцепление включается автоматически.

Устройство коробки «ганзаматик» и схема ее работы показаны на рисунках 1 и 2. В картере 1 размещены корпус сцепления 2, гидравлический регулятор 3, тормозной корпус 4 и планетарная передача 7. Корпус сцеплений, соединенный винтами с маховиком, состоит из двух фрикционов с гидравлическим приводом. Снабженная фрикционными накладками пластина переднего сцепления А сидит на внутреннем шлицевом валу, в то время как пластина заднего сцепления В — на полом валу, в котором вращается шлицевой вал. Передача крутящего момента на тот или другой из этих валов осуществляется через соответствующее сцепление. Жестко связанный с картером коробки корпус тормозов 4 состоит из трех тормозов, имеющих гидравлический привод. Смонтированные на полых валах пластины тормозов соединены с планетарной передачей 7 таким образом, что каждый тормоз действует на определенный элемент передачи. Устройство тормозов аналогично сцеплению с той разницей, что для приведения их в действие не требуется особых клапанов.

Гидравлический регулятор 3 сблокирован с передней частью тормозного корпуса и включает в себя следующие элементы:

насос, обеспечивающий при работающем двигателе необходимое давление масла;

автоматически работающий клапан управления;

приводимый от руки клапан рычага-избирателя;

редукционный клапан сцепления и такой же клапан тормоза, поддерживающие в системе соответствующее давление, а также клапан, повышающий или понижающий время, расходуемое на автоматическое переключение передач.

Планетарная передача 7 состоит из четырех планетарных зубчатых колес, находящихся в зацеплении с парами шестерен, которые вращаются на валах, сидящих в кожухе. Планетарные колеса сидят на четырех валах: входном, полом входном, полом, соединенным с тормозом Д, и на выходном полом. Каждый элемент планетарной передачи находится, следовательно, в соединении с пластинами сцепления и тормозов посредством соответствующих валов и полых валов. Передаточные отношения определяются соединением отдельных пластин и планетарных пар.

Включение и выключение передач осуществляется приведением в действие соответствующего сцепления (см. рис. 2). Переднее сцепление А включено при всех передачах вперед и усилие от двигателя передается через входной вал. Для первой ступени передач приводится тормоз Е. Кожух планетарной передачи находится при этом в состоянии покоя.

Переключение на вторую передачу осуществляется приводом тормоза Д. При этом пустотелый входной вал и сидящая на нем планетарная шестерня останавливаются, а вращение передается через соответствующую пару шестерен на планетарное колесо выходного вала. Кожух начинает медленно вращаться.

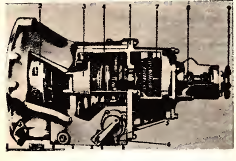


Рис. 1. Автоматическая передача «ганзаматик»:
1. Картер. 2. Сцепления. 3. Гидравлический регулятор. 4. Тормоза. 5. Рычаг включения передачи. 6. Аккумулятор давления. 7. Планетарная передача. 8. Приводная шестерня к заднему масляному насосу. 9. Фланец.

При переключении со второй на третью передачу включается тормоз С. Крутящий момент передается на планетарную шестерню входного полого вала. Благодаря ее небольшим размерам кожух вращается еще быстрее.

Прямая передача осуществляется освобождением тормоза С и приведением в действие сцепления В. Оно же служит для включения заднего хода.

Диски сцепления и тормоза не отличаются какими-либо конструктивными особенностями и являются типичными однодисковыми фрикционами. Прижатие их друг к другу осуществляется, однако, не пружинами, а гидравлическим путем. В корпусе сцепления имеется плоская кольцевая выемка, которую перекрывает резиновая мембрана, закрепленная здесь по внутреннему и внешнему диаметру. В образуемую мембраной камеру подается по соответствующим каналам и через клапаны масло под давлением от насоса. Это приводит сцепление в действие. Перемещающаяся соосно нажимная пластина и специальное переходное кольцо (которое отделяет мембрану от нажимной пластины) передают гидравлическое давление на фрикционные накладки дисков сцепления.

Автоматика работы коробки обеспечивается специальной гидроаппаратурой, которая состоит из масляного насоса, приводимого в действие выходным валом коробки, и системы клапанов. Распределительный клапан, схема работы которого показана на рисунке 3, регулирует подвод рабочей жидкости по соответствующим каналам к сцеплениям и тормозам. На клапане имеется спиральная пружина. В зависимости от положения клапана некоторые каналы открыты, другие закрыты. При малом числе оборотов двигателя рабочая жидкость может стекать по каналу 17; работает первая передача. Когда скорость либо обороты двигателя увеличиваются, давление в клапане возрастает и отжимает пружину до тех пор, пока не откроется сточный канал 16 и, следовательно, включится следующая передача.

Педаль акселератора связана тягой с другим клапаном (так называемым кикдаун-клапаном), имеющимся в коробке передач. Когда педаль доходит до положения полного газа, нажимной палец 7 открывает этот клапан, имеющий шесть отверстий; три из них имеют больший диаметр. При положениях педали от холостого хода до полного газа масло в клапане перетекает через меньшие отверстия (15, 16 и 17); при дальнейшем нажатии на педаль три больших отверстия 9 кикдаун-клапана оказываются напротив каналов распределительного клапана; благодаря такому увеличению сточных отверстий давление в распределительном клапане падает. Кольцевая канавка 10 открывает другой канал, благодаря чему приводится в действие соответствующий тормоз и включается другая передача.

Клапан рычага-избирателя может быть установлен в положение отдельных передач или прямо в положение А. Это позволяет водителю удерживать желаемую передачу с помощью распределительного клапана. Если рычаг-избиратель устанавливают в положение 1—2—3, то автоматическое переключение передач происходит до заданной ступени.

На каждом сцеплении имеется специальный так называемый «пусковой» клапан, который служит для автоматического приведения в действие при трогании с места и остановке.

Особым преимуществом передачи «ганзаматик» является ее универсальность. Водители, предпочитающие использовать мощность двигателя полностью, могут работать с механической перегазовкой. Для этого полностью открывают дроссельную заслонку и переставляют рычаг-избиратель на следующую ступень, как только двигатель достигнет желаемого числа оборотов.

Поскольку трансформация крутящего момента в этой коробке почти не прерывается, ускорение автомобиля при переключениях передач не уменьшается. Это подтверждают данные динамики разгона автомобиля с новой коробкой; они значительно (на 2—3 секунды) превосходят соответствующие данные стандартного автомобиля «Боргвард».

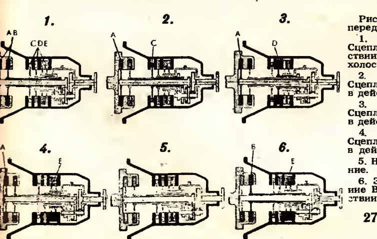


Рис. 2. Схема работы передачи «ганзаматик»:

1. Прямая передача. Сцепления А и В в действии. Тормоза С, Д и Е холостые.

2. Третья передача. Сцепление А и тормоз С в действии.

3. Вторая передача. Сцепление А и тормоз Д в действии.

4. Первая передача. Сцепление А и тормоз Е в действии.

5. Нейтральное положение.

6. Задний ход. Сцепление В и тормоз Е в действии.

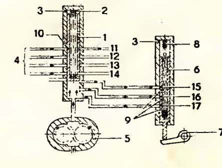


Рис. 3. Клапан управления передачей «ганзаматик»:

1. Клапан управления. 2. Спиральная пружина. 3. Сточное отверстие. 4. Каналы для привода сцеплений и тормозов. 5. Масляный насос. 6. Кикдаун-клапан. 7. Нажимной палец. 8. Пружина. 9. Отверстия кикдаун-клапана. 10. Кольцевая канавка. 11. Канал к сцеплению В. 12, 13, 14 — каналы к тормозам С, Д и Е. 15, 16 и 17 — сточные отверстия 3, 2 и 1 передач.



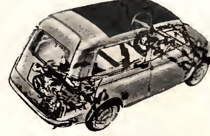


Автомобиль «Бьянчи-Панорамика».

МИКРОАВТОМОБИЛЬ С ПОДПОЛЬНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Наподобие того, как несколько лет назад возник грузопассажирский вариант автомобиля «Фиат-600» («Мультипла»), сейчас выпущен подобный вариант автомобиля «Фиат-500» («Жардиньера»). Однако в отличие от методов создания автомобиля «Мультипла» новая модификация повлекла за собой уже значительные изменения не только во внешних формах и устройстве кузова, но и в конструкции узлов и агрегатов автомобиля.

Конструкторы сохранили заднее расположение двигателя, подвеску колес, несущую конструкцию кузова; в связи с тем, что кузов типа «универсал» с доступом к грузовой площадке сзади плохо сочетался со стандартным двигателем «Фиат-500», было решено «повернуть» двигатель на 90°. В результате получилась оригинальная и впервые примененная в практике автомобилестроения конструкция микроавтомобиля с подпольным двигателем (к тому же бензиновым, двухтактным, имеющим воздушное охлаждение). До сих пор такая компоновка была известна лишь в автобусах и тяжелых грузовиках, преимущественно дизельных.



Автомобиль «Фиат-Жардиньера».

Рабочий объем горизонтального двигателя и габаритные размеры его несколько увеличились по сравнению с базовой моделью, причем новый двигатель гораздо более соответствует обозначению «Фиат-500», чем базовый, так как рабочий объем его равен 499,5 см³ (вместо обычных 479 см³). Диаметр цилиндра двигателя — 67,4 мм, ход поршня — 70 мм. Степень сжатия (7 : 1) осталась без изменений. Двигатель развивает мощность — 21,5 л. с. Он имеет принудительное воздушное охлаждение с помощью вентилятора; необходимый для работы и для охлаждения воздух подается к карбюратору и к ребрам через специальные прорези, сделанные в стенках кузова, и каналы, впадающие в поперечно расположенный воздушный картер, из которого вентилятор забирает воздух. Прорези в кузове сделаны за боковыми стеклами, и расположение их обеспечивает поступление к двигателю относительно чистого воздуха.

Передача крутящего момента осуществляется с помощью четырехступенчатой коробки передач. Передаточное число главной передачи — 5,125:1.

Габаритные размеры «Жардиньеры» на 240 мм по длине и на 30 мм по ширине превышают габариты «Фиат-500»; колесная база увеличена на 100 мм. Это небольшое увеличение габаритов дало в сочетании с новой компоновкой агрегатов значительный выигрыш во вместимости автомобиля, оцениваемый примерно в 1 м³.

Грузоподъемность нового автомобиля — 200 кг. Скорость — 95 км/час.

Кузов «Жардиньеры».

Удачное решение конструкции «Жардиньеры» побудило инженеров другого итальянского предприятия — завода «Автобьянчи» в Милане — создать на базе выпускаемого здесь микроавтомобиля «Бьянчина» не только грузопассажирскую модификацию, но и более комфортабельную легковую модель микроавтомобиля с подпольным двигателем; за счет этого конструкторам удалось увеличить вместимость кузова, площадь его остекления и др. На фото показан такой автомобиль — «Бьянчи-Панорамика».

НОВАЯ «ПАННОНИЯ» С КОЛЯСКОЙ

К осенней Лейпцигской ярмарке венгерская промышленность подготовила новую, значительно модернизированную модель мотоцикла «Паннония-Делюкс» с рабочим объемом цилиндров двигателя 250 см³. Диаметр цилиндра и ход поршня одинаковые — 68 мм. Двигатель двухтактный, развивает мощность 14 л. с. при 5100 об/мин. На машине установлен новый маховичный генератор мощностью 60 ватт, с регулятором.

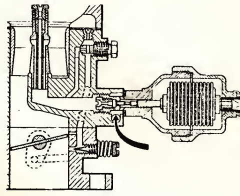


Передача крутящего момента от двигателя осуществляется через дисковое масляное сцепление, четырехступенчатую коробку передач и цепь. Коробка передач автоматизирована и имеет педальный привод. Передние и задние колеса взаимозаменяемы, причем для смены их не приходится демонтировать вторичную цепь, размещенную в закрытом картере. Подвеска колес осуществляется с помощью телескопических амортизаторов. Обращают на себя внимание развитые рабочие поверхности тормозов. Мотоцикл имеет декоративную облицовку, хорошо защищающую агрегаты от пыли, влаги, дорожной грязи.

Большой интерес представляет конструкция коляски к этому мотоциклу, которая, впрочем, выпускается отдельно и имеет индекс ОК-4. Здесь оригинально разрешена проблема удобного входа для пассажира — верхняя крышка коляски вместе с монтируемым на ней панорамическим ветровиком откидывается на шарнирах вверх.

ВЫСОТНЫЙ КОРРЕКТОР ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ КАРБЮРАТОРОВ

Для обеспечения нормальной работы автомобильных двигателей в высокогорной местности фирма Солекс выпускает специальный высотный корректор, автоматически дозирующий количество воздуха и бензина в зависимости от атмосферного давления. Прибор может устанавливаться на карбюраторах почти всех систем. Его главную часть составляет барометрическая коробка, показанная на чертеже.



ШЕСТИМЕСТНАЯ МАЛОЛИТРАЖКА

На французском заводе «Симка» спроектирован автомобиль, полностью скомпонованный из агрегатов двух других выпускаемых на этом заводе моделей. Трудность заключалась в том, что автомобиль создавался не как модификация имеющегося образца (такая практика широко известна в автомобилестроении), а как синтез двух совершенно различных моделей — легкого малолитражного автомобиля «Симка-Аронда» и первоклассного автомобиля «Симка-Ведетта», имеющего мощный 8-цилиндровый двигатель.

Задача состояла в том, чтобы сочетать комфорт и вместительность автомобиля «Ведетта» с экономичностью и малой стоимостью «Аронды». На первый взгляд объединение шестиместного кузова с двигателем, меньшим, чем, например, у «Москвича», казалось неестественным. Однако опыт показал, что не только в конструктивном, но и в технико-экономическом отношении задача эта вполне осуществима. Созданный на заводе автомобиль «Ариана-4» пользуется большим спросом у потребителей и владельцев автомобильных хозяйств. Так, среди общего числа автомобилей, приобретаемых для использования в качестве такси, автомобили «Ариана-4» составляют 80 процентов. Многим покупателям импонирует то, что по внешнему виду и размерам автомобиль производит более «солидное» впечатление, чем другие машины с двигателями до 1,5 л.

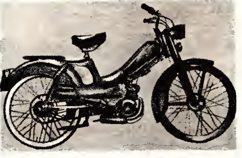
В основу новой модели положен несущий кузов автомобиля «Ведетта», на который устанавливается четырехцилиндровый рядный двигатель «Аронды» с рабочим объемом цилиндров 1290 см³ (ход поршня — 75 мм, диаметр цилиндра — 74 мм). В отличие от «Ведетты» на автомобиле установлена четырехступенчатая коробка передач. Габаритные размеры кузова несколько уменьшены; в сочетании с установкой нового двигателя это дало возможность снизить общий вес автомобиля (по сравнению с «Ведеттой») на 160 кг (13 процентов) и приблизить его к весу «Аронды» (1085 кг). Удельный весовой показатель (23 кг/л. с.) получился, разумеется, хуже, чем у обеих исходных моделей, но производственные и эксплуатационные расходы, тем не менее, значительно снизились.

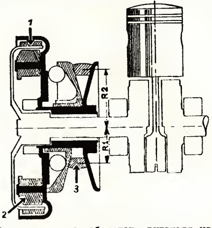
Шестиместный автомобиль «Ариана» обходится в производстве лишь на 12 процентов дороже малолитражной «Аронды» и на 24 процента дешевле, чем мощный быстроходный (145 км/час) автомобиль «Ведетта». Максимальная скорость «Арианы» — 120 км/час. Расход топлива — 9,5 литра на 100 км пробега, т. е. на 2,5 л/100 км меньше, чем у «Ведетты», но на 1 л/100 км больше, чем у «Аронды», хотя двигатель изменению не подвергся. Срок службы двигателя на автомобиле «Ариана-4» на 10 процентов меньше, чем у стандартной «Аронды».



МОПЕД С БЕССТУПЕНЧАТОЙ ТРАНСМИССИЕЙ

На французском мопеде «Мобилетта» установлено автоматическое сцепление «димоби» в блоке с бесступенчатой трансмиссией «мобиматик». Наружный барабан сцепления мопеда (отмечено черным) снабжен центробежными колодками 2 с фрикционными накладками и посредством шкива, клиновидного ремня или цепи жестко соединен с колесом. Другой барабан сцепления (внутренний) тоже имеет центробежные фрикционные колодки 1 и жестко соединен с коленчатым валом. При работе двигателя на холостом ходу этот барабан вращается.





При увеличении оборотов двигателя накладки под действием центробежной силы прижимаются к внешнему барабану и приводят его в движение, в результате чего мопед трогается с места. При увеличении оборотов обеспечивается все более прочное сцепление обоих барабанов и проскальзывание накладок становится невозможным. Таким образом, сцепление автоматически действует соответственно числу оборотов двигателя и скорости движения мопеда. Когда скорость снижается ниже 5 км/час, сцепление выключается.

Двигатель установлен на раме таким образом, что может качаться в направлении движения. При остановке натяжные пружины оттягивают двигатель вперед. В этом случае клиновидный ремень 3 глубже входит между конусами разъемного шкива, что соответствует низшей передаче.

При увеличении оборотов двигателя включается сцепление «димоби», мопед медленно трогается с места. Как только центробежные грузы 2 прочно соединят оба барабана, показанные на чертеже шарики также под действием центробежной силы начинают давить на конус шкива (заштрихован) и увеличивают радиус вращения клиновидного ремня.

На подъеме число оборотов двигателя снижается. Шарики отходят влево, освобождая конус шкива, в результате чего радиус его уменьшается. Тем самым как бы включается низшая передача.

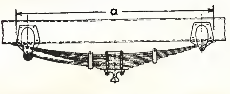
В зависимости от положения рукоятки газа изменяется положение шариков и соответственно положение ремня. Если мопед движется со средней скоростью, то включается возможно бо́льшая передача. При увеличении скорости клиновидный ремень прижимает шарики к центру вращения, что соответствует переключению на следующую передачу.

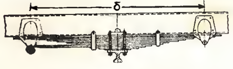
ЛИСТОВАЯ РЕССОРА НОВОЙ КОНСТРУКЦИИ

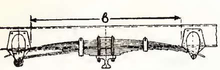
Западногерманская фирма МАН разработала новую конструкцию рессорной подвески колес автомобиля, применив листовую рессору прогрессивного действия. Как видно из приводимой схемы, эта рессора, оба конца которой свободно лежат на дугообразных рессорных лапах, при полной нагрузке автомобиля растянута полностью. Чем сильнее становится прогиб при нарастающей нагрузке, тем более приближаются обе опорные точки рессоры к ее середине. Рабочая длина рессоры при нарастании нагрузки уменьшается и постоянно обеспечивает таким образом мягкое подрессоривание.

Тяговые и толкающие усилия воспринимаются двумя удлиненными вперед листами рессоры, лежащими в сайлент-блоках. При ненагруженном автомобиле рабочая длина рессоры наибольшая и она выгнута вниз. При полной нагрузке рессора вытягивается параллельно лонжерону рамы и пружинит вверх.

Такое решение открывает новые возможности применения листовых рессор и может способствовать повышению мягкости подвески, особенно в грузовых автомобилях, что важно не только для обеспечения более «комфортабельной» перевозки грузов, но и с точки зрения сохранности дорожного покрытия, которое особенно сильно разрушается от динамических нагрузок.





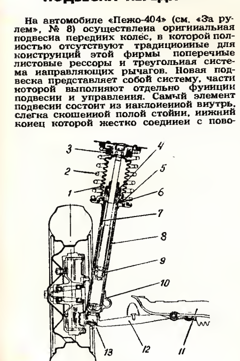


Рабочая длина рессоры:
а — при нагруженном кузове автомобиля;
б — при ненагруженном кузове автомобиля.
в — при полном пружинении.

ПОДВЕСКА ПЕРЕДНИХ КОЛЕС АВТОМОБИЛЯ «ПЕЖО-404»

На автомобиле «Пежо-404» (см. «За рулем», № 8) осуществлена оригинальная подвеска передних колес, в которой полностью отсутствуют традиционные для конструкций этой фирмы поперечные листовые рессоры и треугольная система направляющих рычагов. Новая подвеска представляет собой систему, части которой выполняют отдельно функции подвески и управления. Самый элемент подвески состоит из наклоненной внутрь, слегка скошенной полой стойки, нижний конец которой жестко соединен с поворотной цапфой, в то время как верхний конец ее выходит под крыло автомобиля и здесь вращается в подшипнике, размещенном в специальном утолщении. Здесь же находится и тарелка, в которую упирается винтовая пружина. В стойке размещен телескопический амортизатор двойного действия; на стойку действуют только вертикально направленные усилия. Возникающие на виражах боковые толчки воспринимаются обычным поперечным рычагом управления, который одним своим концом шарнирно связан с поворотной цапфой, а другим концом упирается в поперечную траверсу (вернее, в резиновый подшипник на ней). Возникающее на передних колесах торможение воспринимается длинной косой распоркой, отходящей от поворотной цапфы и передней части кузова (на чертеже не показана).

Преимуществами данной конструкции являются уменьшение наклона кузова при прохождении автомобилем виражей, хорошее держание колеи и меньший износ шин.



1. Защитный мех. 2. Винтовая рессора. 3. Верхний опорный подшипник амортизатора. 4. Винтовой затвор. 5. Нижняя тарелка пружины. 6. Подшипник полой стойки. 7. Цилиндр амортизатора. 8. Направляющая стойка. 9. Поршень амортизатора. 10. Поворотная цапфа. 11. Траверса шасси. 12. Поперечный рычаг управления. 13. Шарнир поворотной цапфы.

ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ ПОДРЕССОРНИКИ

Американская компания «Эйр Лифт» начала производство пневматических дополнительных рессор, действующих в случае вынужденной перегрузки автомобиля. Новая рессора представляет собой прочный цилиндрический резиновый баллон, который вставляется внутрь существующей спиральной рессоры (рис. 1) или имеет собственную спиральную пружину и устанавливается между листовой рессорой и рамой автомобиля (рис. 2).

Пневматические подрессорники накачиваются воздухом так же, как шины, и, по заявлению выпускающей их компании, позволяют увеличивать грузоподъемность некоторых автомобилей на 500 кг выше номинальной. В зависимости от величины перегрузки автомобиля и дорожных условий давление в резиновых цилиндрах можно менять от 0,3 до 1,7 кг/см². Монтаж их на шасси может быть выполнен в течение нескольких минут.

Новые пневматические рессоры могут быть использованы также и на легковых и малотоннажных грузовых автомобилях; в частности, в этом году они устанавливаются на автомобилях «Шевроле» грузоподъемностью 500 и 750 кг.

Рис. 1.



Рис. 2.





В Швейцарии

С. ЛАПТЕВ



Фото автора.

Когда группе работников автомобильной промышленности и транспорта СССР представился случай посетить в качестве туристов Швейцарию, вряд ли кто-нибудь из нас думал, что в этой стране можно получить много автомобильных, так сказать «профессиональных», впечатлений. Туризм есть туризм.

Действительность показала иное. В Швейцарии мы увидели немало интересного для автомобилистов.

Так, например, интересно решается проблема стоянок. Каждый свободный участок асфальта на улицах, площадях, скверах отведен под стоянку, тщательно размечен. На центральных улицах наиболее крупных городов введена система платных стоянок. Вдоль тротуаров установлены автоматы с часовым механизмом, показывающие разрешенное время стоянки (двухчасовая шкала) и время просрочки (до одного часа по дополнительной красной шкале).

В крупных городах имеются многоэтажные гаражи — гостиницы для автомобилей местных индивидуальных владельцев и туристов.

Наша группа сравнительно мало пользовалась общественным транспортом, так как за нами был закреплен автобус туристского типа. Этот автобус имел понравившуюся нам особенность: его сиденья снабжены рычажным устройством, позволяющим отодвигать кресла от боковых стенок кузова примерно на 100 мм. В результате посадка становится просторнее, а ширина прохода сужается, т. е. на время движения автобуса проход фактически ликвидируется.

Большое внимание в Швейцарии уделяется организации автомобильного движения в городах и на магистралях. Во всех крупных городах и на междугородных трассах, на перекрестках главных улиц и на пересечениях дорог имеются хорошо видимые указатели с надписями, показывающими, куда ведет каждая из дорог или улиц. Многие указатели, выполненные в виде стрел с белыми надписями на темно-синем стекле, освещаются изнутри в ночное время.

В Цюрихе и Женеве мы видели крупные, четкие планы городов, установленные в специальных витринах.

Повсюду на дорогах сделана разметка полос движения. Применяются знаки разрешенного направления движения в виде стрел, нанесенных белой краской, или посредством металлических кнопок на полотне дороги посередине каждой полосы движения. Перед сильно загруженными перекрестками, для того, чтобы обеспечить заблаговременное перестроение транспорта, разделительные полосы и стрелы наносятся на расстоянии нескольких сот метров.

Места для стоянки автомобилей на проезжей части улиц также тщательно размечены. На участках, где стоянка не разрешается, запрещающие знаки устанавливаются на невысоких столбах по краю тротуара достаточно часто (через каждые 50—100 м), так что водителю автомобиля не нужно запоминать, был ли такой знак у въезда на данную улицу.

Очень наглядно обозначаются на полотне дороги места остановок автобусов и троллейбусов. Чаще всего эти места ограничиваются двумя белыми линиями, перпендикулярными краю дороги, а на участке между ними наносится зигзагообразная линия и надписи «bus» (автобус).

Пешеходные переходы через улицы и площади обозначаются на проезжей части темно-желтыми линиями. На сложных перекрестках светофоры имеют по два или три вертикальных ряда фонарей. Каждый ряд регулирует движение соответствующего потока автомобилей (поворачивающего направо, идущего прямо, поворачивающего налево).

Интересно отметить, что круглую форму имеет только стекло фонаря красного цвета, т. е. верхнее. Желтый фонарь выполнен треугольным, а зеленый, нижний, — квадратным. Такая система рассчитана на дальтоников, т. е. людей, не различающих красный и зеленый цвета.

В небольших населенных пунктах на автомобильных трассах светофоры устанавливаются очень редко. Чтобы при проезде таких мест избавить водителя от необходимости следить, напрягая внимание, нет ли по дороге светофора, за несколько десятков метров перед таким единичным светофором устанавливается предупреждающий знак: красный треугольник, в контуре которого изображен светофор. Эта система удобна, так как предохраняет от случайного проезда на красный сигнал светофора, особенно при движении против солнца.

При подъезде к остановке водитель обязательно включает указатели правой стороны. При трогании с места и отъезде от тротуара включаются левые указатели поворота. Применяются мигающие одноламповые указатели и системы с поочередным переключением двух расположенных одна над другой ламп. Строгое соблюдение правил пользования указателями поворота, несомненно, повышает безопасность движения.

В заключение хочется сказать несколько слов о строющейся автомагистрали Женева — Лозанна, по которой мы проехали. Это бетонная дорога с разделенной проезжей частью. Ее особенностью является то, что на поверхности она имеет зигзагообразные шероховатости, которые служат для улучшения сцепления шин с дорогой.





ДВЕ КНИГИ О НОВОМ „МОСКВИЧЕ"

Научно-техническое издательство автотранспортной литературы (Автотрансиздат) и Государственное издательство «Физкультура и спорт» почти одновременно выпустили в свет книги, в которых рассказывается о новых моделях автомобиля «Москвич», об их обслуживании, ремонте и особенностях управления.*

Книга «Автомобиль «Москвич-407» (авторы Т. С. Грозовский и Б. Н. Надеждин) предназначена для индивидуальных владельцев машин. Поэтому при описаниях работ по регулировке и ремонту авторы ориентировались на самые доступные средства, позволяющие автолюбителям обслуживать автомобили, пользуясь в основном прилагаемым комплектом инструментов.

Особое внимание в книге уделено обкатке, от режима которой в значительной степени зависит срок службы автомобиля. Описаны особенности технического обслуживания в период обкатки, приведены рекомендации по ее продолжительности. Читатель получит и необходимые сведения по управлению автомобилем в обкаточный период в различных условиях.

В четырех последующих главах даются подробные сведения по ежедневному, первому, второму и сезонному обслуживанию автомобиля. В специальной главе описаны мероприятия по уходу за окраской автомобиля, хромированными деталями и обивкой. Полно освещены и вопросы эксплуатации шин.

Автолюбителей, использующих свои автомобили круглый год, несомненно, заинтересуют практические указания, содержащиеся в главе об особенностях зимней эксплуатации.

Большинство автолюбителей зимой ставят свои автомобили на «прикол». К ним, а также и к тем, кто по ряду других причин должен на продолжительный срок прекратить эксплуатацию автомобиля, обращены рекомендации по консервации автомобиля. Много полезных советов найдут в этой книге и автотуристы.

В заключительной главе авторы рассказывают о возможных путевых неисправностях и способах их устранения. В приложении читатель познакомится с дополнительным оборудованием для автомобиля, со справочными сведениями по подшипникам качения, смазке, составлению электролита для аккумуляторных батарей, технике безопасности и др.

«Новые модели автомобиля «Москвич» — так назвал свою книгу инж. Л. Гивартовский. Она так же, как и первая, рассчитана в основном на широкие круги автолюбителей.

Почти половина страниц книги посвящена описанию конструкций агрегатов. К сожалению, эта ее часть не содержит почти ничего нового по сравнению с тем, что говорится в заводской инструкции. В то же время разделам «Техническое обслуживание автомобилей», «Основные регулировочные работы» отведено лишь девятнадцать страниц. Безусловно, автору необходимо было дать более подробное описание порядка работ, связанных с обслуживанием, в частности с регулировкой автомашины.

Несмотря на указанный недостаток, книга уже стала очень популярной среди автолюбителей. Жаль только, что выпущена она небольшим тиражом и достать ее даже в книжных магазинах столицы невозможно. (Кстати, почти таким же небольшим тиражом издана и книга Т. Грозовского и Б. Надеждина.) По-видимому, целесообразно ускорить переиздание этих книг, внеся в них соответствующие дополнения и отразив дальнейшую модернизацию «Москвича».

В. ЕГОРОВ,
Ф. ЛЕСНЯКОВ.

* Л. Гивартовский, «Новые модели автомобиля «Москвич», Ф. и С., 1960; Т. Грозовский и Б. Надеждин, «Автомобиль «Москвич-407», Автотрансиздат, 1960.

По страницам зарубежных журналов

«ЖЕЛТЫЕ РЫЦАРИ ДОРОГ» В ГОЛЛАНДИИ

Голландия явилась первой в Европе страной, где была создана специальная дорожная служба по оперативному оказанию помощи автомобилистам, потерпевшим аварию. Сотрудники этой службы — «желтые рыцари дорог» (прозванные так по цвету своих специальных автомобилей и мотоциклов) быстро завоевали себе признание и популярность среди шоферов и автолюбителей. Как свидетельствует статистика, за 14 лет своей работы эта служба оказала действенную помощь местным и иностранным автомобилистам не менее чем в 1,5 миллионов случаев. Корпус «желтых рыцарей» насчитывает сейчас 230 человек, контролирующих дорожную сеть общей протяженностью 3250 км.

Все эти сведения голландский журнал «Ауто-Ревью» приводит в связи с сообщением об открытии первой в Голландии «Дорожной станции безопасности», расположенной на шоссе Гаага—Роттердам, несколько южнее г. Дельфт. Эта станция связана с десятью телефонными постами, равномерно размещенными на всем протяжении шоссе. Если на шоссе происходит авария, то достаточно снять телефонную трубку на одном из постов, как к месту аварии помчится дежурная машина станции; одновременно по радио передаются сигналы на машины службы, курсирующие по трассе; те, которые в этот момент оказываются ближе к месту аварии, немедленно устремляются туда. Станция оборудована мощной приемо-передаточной радиоаппаратурой, имеет несколько медицинских кабинетов для оказания первой помощи пострадавшим, гараж для машин, комнаты отдыха персонала, столовую и пр.

Как утверждает журнал, станция является первым в Европе сооружением подобного рода, т. е. предназначенным специально для автомобилистов.

ТУЧИ НА ГОРИЗОНТЕ

Под таким заголовком швейцарская газета «Ауто-Ревью» публикует корреспонденцию своего экономического обозревателя из Нью-Йорка, в которой предсказывается «невиданная война цен на рынке автомобилей». Основной причиной для такого предположения является тот факт, что рекордная цифра в 1 миллион непроданных новых автомобилей, переполняющих диллеровские площадки и склады, так и не снижается, несмотря на принимаемые меры. Наоборот, к осени она должна еще более увеличиться, так как сразу после появления новых моделей (показанных на Нью-Йоркской автомобильной выставке) будущие их покупатели начнут активно продавать свои устаревшие машины. Цены на прошлогодние модели еще более упадут. В то же время это отразится и на сбыте новых автомобилей, так как возможный их покупатель, убедившись, что за свою прошлогоднюю машину он может выручить мало денег, не станет пока приобретать новую. Получается замкнутый круг, попытки выйти из которого, предсказывает корреспондент, обязательно приведут к ожесточенной «войне цен» со всеми ее тяжелыми последствиями.

Спорт за рулем

ПЕРВЕНСТВО ЕВРОПЫ ПО РАЛЛИ

В двух последующих этапах первенства Европы — «Ралли полуночного солнца» и «Французские Альпы» — победили спортсмены, не составляющие опасности для лидеров чемпионата — немцев В. Шока и Р. Моля.

«Ралли полуночного солнца», состоявшееся в Швеции, проходило на дистанции 2500 км, которую сумели закончить 140 экипажей из стартовавших 155. Все шесть зачетных мест, как и следовало ожидать, выиграли шведы: первенствовал КарлСког на автомобиле «Сааб», за ним Гарри Бенгстон на «Порше» и Гуннар Андерссон на «Вольво». Из-за болезни В. Шока экипаж лидеров в этих соревнованиях не участвовал.

«Альпийские ралли» во Франции были разделены на два этапа: Марсель — Шамони (1714 км) и Шамони — Канны (1250 км). Уже в начале первого этапа отсеялось 16 экипажей (из стартовавших 65), а ко второму этапу оставались на «нулях» лишь 20 экипажей. После того как спортсмены прошли в ходе ралли девять скоростных соревнований, выявились следующие победители: Д. Лагенест и Гредер (на автомобиле «Альфа-Ромео»), Пат Мосс и Энн Уиздом («Остин-Хилей»), Жозеф Бера («Ягуар») и другие. Победитель «Ралли тюльпанов» Р. Траутман занял вместе со своим напарником Орье шестое место (на «Ситроене»).

Любопытно, что в этих соревнованиях успешно выступали ближайшие родственники двух широко известных гонщиков экстра-класса — брат погибшего в прошлом году чемпиона Франции Жана Бера (на «Ягуаре») и сестра Стирлинга Мосса. Особенно следует отметить успех Пат Мосс, которая уже в ряде труднейших зачетных соревнований на первенство Европы занимает призовые места в общем зачете и неизменно первые места в своем классе.

СПОРТ ЗА РУБЕЖОМ

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО ГОНОЧНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

БОЛЬШОЙ ПРИЗ БЕЛЬГИИ

На тренировках перед розыгрышем Большого приза Бельгии — пятого тура чемпионата мира — произошла авария, внесшая существенный корректив в возможный исход первенства: один из наиболее вероятных претендентов на титул чемпиона мира англичанин Стирлинг Мосс выбыл из соревнований, получив тяжелые телесные повреждения. В автомобиле «Лотус», на котором он проходил дистанцию с высокой скоростью, сломалась задняя ось; Мосс был выброшен на полном ходу из машины. В связи с повреждением позвоночника гонщику придется несколько месяцев пролежать в гипсовом корсете.

Гонки на Большой приз Бельгии вообще проходили под «несчастливой звездой». Кроме аварии с Моссом на тренировке, три несчастных случая имели место во время соревнований, причем два со смертельным исходом.

На старте гонки в первом ряду (по результатам, показанным на тренировке) стояли англичане Д. Брэбхем, Тони Брукс и американец Фил Хилл — первые двое выступали на автомобилях «Купер», а Хилл на «Феррари». Лидер чемпионата Мак-Ларен занимал скромную позицию в пятом ряду. Гонку со старта повел чемпион мира, который уже после пяти кругов оторвался от всех и лишь шедший вторым Хилл еще мог держать его в поле зрения. Последующие места занимали бельгиец Гендебьен, англичанин Грэхем Хилл и быстро приближавшийся к ним Мак-Ларен. Острая борьба развернулась между молодым гонщиком Бристоу и Мэрессом, не желавшими уступать друг другу дорогу; в этот момент об ветровое стекло автомобиля Бристоу ударилась птица; гонщик на секунду потерял управление, и это стоило ему жизни. Вслед за тем смертельную аварию потерпел Стэси (характерно, что оба пострадавших, а также Мосс выступали на автомобилях «Лотус»).

Из шестидесяти гонщиков лишь одиннадцати удалось прийти к финишу, причем среди финалистов произошли существенные перемены на... самом последнем круге. Так, шедший вторым Грэхем Хилл на последнем круге вдруг сошел с дистанции, а шедший третьим Гендебьен был вынужден остановиться у боксов для ремонта. Благодаря этому Мак-Ларен вышел на второе место, получив очень важные для себя шесть очков. Он сохраняет лидерство в чемпионате (20 очков); на втором месте Джек Брэбхем (16 очков). В связи с выходом С. Мосса из розыгрыша первенства оба названных гонщика не имеют сейчас практически сколько-нибудь опасных конкурентов, так как никто из других претендентов не набрал более 7 очков.

Пройдя дистанцию (507,6 км) за 2:21.37,3, т. е. со средней скоростью 215 км/час, Джек Брэбхем установил новый рекорд бельгийской трассы.

БОЛЬШОЙ ПРИЗ ФРАНЦИИ

Шестой тур чемпионата мира — гонки в Реймсе на Большой приз Франции— был отмечен серьезной неудачей итальянской фирмы Феррари. Автомобили этой фирмы в течение последних лет, как правило, господствовали на трассе Реймса. В нынешнем году ни один из четырех автомобилей фирмы не дошел до финиша.

На старте первую линию (по результатам предварительных заездов) занимали Дж. Брэбхем на «Купере», Фил Хилл на «Феррари» и Б. Трипс на БРМ. Между этими тремя гонщиками и развернулась ожесточенная борьба за лидерство, длившаяся почти час, в течение которого лидеры сменяли друг друга не менее 20 раз. На некотором отдалении от этой группы шли в борьбе Мак-Ларен и Гендебьен.

Начиная со второй половины дистанции (т. е. с 26 круга), чемпион мира, однако, начал постепенно наращивать свое преимущество, оторвавшись от обоих конкурентов почти на 20 секунд (лучший круг он прошел за 2.17,5). Для Хилла и Трипса это явилось как бы сигналом для прекращения борьбы — на 29 круге сошел с дистанции Хилл (попытка «достать» Брэбхема окончилась поломкой коробки передач), а через два круга — Трипс, к которому начали быстро приближаться Мак-Ларен и Гендебьен.

Борьба этих двух гонщиков экстра-класса, шедших на одинаковых автомобилях («Купер»), была очень красивой и привлекла большое внимание зрителей. Бельгиец Оливье Гендебьен вновь доказал, что в этом году он является одним из лучших гонщиков в мире; выиграв у столь сильного конкурента, как Мак-Ларен, более 3 секунд, он занял высокое второе место вслед за чемпионом мира Брэбхемом, прошедшим дистанцию 415 км (50 кругов) за 1:57.24,0, т. е. со средней скоростью 212,1 км/час.

Этот результат был, между прочим, совершенно неожиданным для устроителей соревнования. Как известно, согласно правилам ФИА гонки, входящие в зачет первенства мира, должны продолжаться не менее 2 часов на дистанции не менее 300 км. Пройдя дистанцию 415 км менее чем за 2 часа, все три победителя невольно нарушили правило. Если Спортивная комиссия ФИА признает гонку зачетной, то Брэбхем сравняется с Мак-Лареном по количеству набранных очков в чемпионате (24 очка). Своими тремя победами подряд чемпион мира показал, что не собирается уступать своего высокого титула молодому новозеландцу. Предстоящие схватки на трассах Англии, ФРГ, Португалии, Италии и США (гонки в Марокко не состоятся) будут поэтому наполнены острой спортивной борьбой.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МОТОКРОССУ

Рольф Тибблин, уверенно лидировавший после первых двух туров чемпионата, сумел в последующих четырех турах набрать лишь... 1 зачетное очко. Лучше всех в этих турах (кроссы на Большие призы Швеции, Италии, ФРГ и Англии) выступили его соотечественники Билл Нильссон и Стен Лундин. Первый из них, выступающий на мотоцикле «Хускварна», выиграл Большой приз Швеции, Большой приз Англии, а на трассе Имола (в Италии) был третьим; поскольку и в первом туре чемпионата (кросс в Австрии) Бил Нильссон занял второе место, у него сейчас 26 очков. Столько же очков имеет и выступающий на мотоцикле «Монарк» Стен Лундин. Он выиграл подряд Большие призы Италии и ФРГ, во Франции был вторым, а в Швеции вышел на третье место. Успешно выступает и голландский гонщик Дон Рикман, который три раза подряд (в Италии, ФРГ и Англии) занимал высокие вторые места. У него 18 очков.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО МОТОГОНКАМ

В календарь розыгрыша первенства мира по мотоциклетной шоссейно-кольцевой гонке внесена некоторая путаница, поскольку первый тур розыгрыша, состоявшийся в Клермон-Ферране (Франция), был проведен только для трех классов машин (до 350 см³, до 500 см³ и с коляской), а четвертый тур, в свою очередь, проводился без заездов в классе до 350 см³. В результате после четырех туров розыгрыша (во Франции, Англии, Голландии и Бельгии) только по двум классам (500 см³ и с колясками) есть полные сведения; в остальных классах очки победителей суммируются лишь по трем турам.

В классе мотоциклов до 125 см³ чемпион мира итальянец Карло Уббиали легко выиграл гонки в Англии и Голландии, в то время как его грозный соперник Эрнст Дегнер (ГДР) в этих гонках оставался пятым и шестым. Второе место в борьбе за Большой приз Англии занял Гарри Хоккинг, выступающий в этом году (так же, как и Уббиали) на мотоциклах «МВ-Агуста». Он же был вторым в борьбе за Большой приз Голландии. Лишь в четвертом туре — гонках на Большой приз Бельгии — замечательный гонщик из ГДР заговорил, так сказать, в полный голос: на мотоцикле народного предприятия МЦ-125 Эрнст Дегнер прошел 113-километровую дистанцию на Франкорсских полях со средней скоростью 161,1 км/час и первым порвал ленточку финиша. Этот заезд был вообще триумфальным для народного предприятия в Цшопау, поскольку и на второе место вышел гонщик, шедший на мотоцикле МЦ, — новозеландец Джон Хепплеман. Он буквально вырвал второе место у Уббиали, финишировав на 0,2 секунды раньше чемпиона мира.

После четырех туров в классе мотоциклов до 125 см³ лидирует Уббиали, набравший 20 очков; на втором месте — Г. Хоккинг (14 очков) и на третьем — Эрнст Дегнер (10 очков).

В классе до 250 см³ Карло Уббиали лишь во втором туре уступил лидерство Г. Хоккингу, а затем дважды подряд первенствовал в Голландии и Бельгии. У него 22 очка, а у Г. Хоккинга — 20. Идущие вслед Тавери, Хайлвуд и Провини не набрали и по 9 очков.

Несколько менее уверенно, чем в прошлом году, лидирует Джон Сюртиз в классе мотоциклов до 350 см³. И в этом классе сумел отличиться Г. Хоккинг, который выиграл Большой приз Франции, а также вышел на второе место в Голландии. Сюртиз, выступая в Клермон-Ферране, четырежды менял свечи и оставался на третьем месте, проиграв чехословацкому гонщику Črtnoгo... Стaстному, который занял второе место. Оставшись на втором месте в Англии и выиграв Большой приз Голландии, Джон Сюртиз набрал в общей сложности 18 очков, опередив Хоккинга всего на 4 очка. Зато в классе мотоциклов до 500 см³ чемпион мира одержал три победы и имеет 24 очка. Сильное сопротивление ему оказывает Вентури, сумевший выиграть Большой приз Голландии и дважды оставшийся вторым (во Франции и в Бельгии). У Вентури после четырех туров чемпионата 20 очков.

В классе мотоциклов с колясками значительно оторвались от своих конкурентов западногерманские спортсмены Фат и Вольгемут; они набрали уже 30 очков, в то время как швейцарцы Шейдеггер и Каматиас ровно вдвое меньше — 15 очков.

Корректор М. М. Островская. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва, И-92, Сретенка, 26/1. Тел. К 5-52-24, К 4-60-02. Рукописи не возвращаются.

Сдано в набор 2.VIII.60 г. Бум. 60 × 92¼ 2,25 бум. л. — 4 печ. л. Тираж 325 000 экз. Подп. к печ. 9.IX.60 г.
Г-64689. Цена 3 руб. Зак. 1753.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

24-часовые гонки в Ле-Мане

После успеха гонщиков фирмы Порше в гонке Тарга-Флорио мало кто сомневался в том, что именно эта фирма завоюет в нынешнем году «Кубок конструкторов».

Однако заезды в Ле-Мане окончились тяжелым поражением западногерманской фирмы. Большинство ее автомобилей выбыло из строя задолго до финиша. Такая участь постигла, в частности, гонщиков М. Тринтиньяна, Г. Германа, И. Бониера и других водителей экстра-класса, выступавших на автомобилях «Порше». В то же время другой сильный претендент на мировое первенство — итальянская фирма Феррари — сумела так подготовить свои машины, что из первых семи призовых мест выиграла шесть. Этот триумф выводит фирму вновь в положение лидера первенства и, вероятнее всего, также и победителя, поскольку в Англии гонки отменены («Турист Трофи» состоится только для туристских машин, а последний этап первенства — гонки в Венесуэле — вряд ли состоятся).

Старт в Ле-Мане приняло 55 машин, причем фаворитами считались (по результатам, показанным на тренировках) отнюдь не представители «Феррари». Лучший круг на тренировке английский автомобиль «Ягуар» прошел за 4.04,5, т. е. со скоростью 198,2 км/час; много ожидали от прошлогоднего победителя гонок — автомобиля «Астон-Мартин», на котором вместо С. Мосса в паре с Сальвадори выступал Ж. Кларк. И наконец, безусловным фаворитом был экипаж автомобиля «Мазерати», который выиграл гонки на Нюрбургском кольце.

Американцы Грегори и Дай, выступавшие на нем, действительно, с первого же круга вышли вперед и повели гонку. Хорошо начал и Дан Гурней на «Ягуаре», однако уже к концу второго часа гонки вперед вышел экипаж в составе двух бельгийцев — Поля Фрера и Оливье Гендебьена, выступавших на «Феррари». После 4 часов гонки они сумели оторваться на круг от преследовавшего их «Ягуара» и еще двух «Феррари».

После восьми часов гонки отрыв лидеров составлял уже 2 круга (они прошли 101 круг, а шедшие вслед за ними 2 машины — 99 кругов). Вечером пошел сильный дождь, и гонщики были вынуждены уменьшить скорость; даже лидеры проходили круг не быстрее, чем за 5.30 (что, впрочем, соответствует средней скорости 147 км/час).

Примерно в середине гонки (т. е. после 12 часов) произошли некоторые изменения в составе группы, преследующей лидеров. На второе место вышел молодой мексиканец Р. Родригез, ведший вместе с бельгийцем Пилеттом автомобиль «Феррари», а на третье место «Астон-Мартин» под управлением Сальвадори и Кларка. В таком порядке они и прошли остальную половину дистанции, причем отрыв лидеров достиг после 16 часов гонки целых пяти кругов, а затем несколько уменьшился.

Победители соревнований Поль Фрер и Оливье Гендебьен прошли за 24 часа непрерывной гонки дистанцию в 4217,5 километров, развив на этой дистанции среднюю скорость свыше 175 км/час. Из 55 стартовавших экипажей сумели дойти до финиша 24, что является очень высоким показателем (наименьший процент отсева за всю историю гонок в Ле-Мане).

Как известно, в 24-часовых гонках в Ле-Мане первенство классифицируется не только по абсолютному результату, но и по двум «поправочным» индексам — с зачетом литража двигателя и с зачетом его относительной экономичности.

Победу в первом зачете одержали французы Лоро и Арманьяк, прошедшие на автомобиле «Панар» с рабочим объемом цилиндров двигателя 744 см³ дистанцию лучше, чем Фрер и Гендебьен на трехлитровом «Феррари»; победители гонок остались на втором месте, Родригез — Пилетт и Сальвадори — Кларк заняли в этом зачете 4 и 5 места. Первенство по относительной экономичности завоевали англичане Вагстаф и Марш на автомобиле «Лотус».



Сентябрь 1960

За рулём

Ленинградский этап международного мотокросса. На трудном песчаном подъеме.